

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

LES GRÈVES

DANS

LES CHEMINS DE FER

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Mardi 5 Novembre 1912, à 10 heures,

PAR

A.-G. ROUCHY

Président: M. RAOUL JAY

Suffragants : { M. LESEUR, *professeur.*
 { M. DESCHAMPS, *professeur.*

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1912

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

LES GRÈVES

DANS

LES CHEMINS DE FER

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le Mardi 5 Novembre 1912, à 10 heures,

PAR

A.-G. ROUCHY



Président: M. RAOUL JAY

Suffragants : { M. LESEUR, *professeur.*
M. DESCHAMPS, *professeur.*

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1912



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549928_0081

INTRODUCTION

« La grève est entrée dans nos mœurs » constatait M. Berthelemy, il y a quelques années, au début d'une conférence (1), que faisait ce savant professeur à l'Ecole des Hautes Etudes Sociales.

De fait, il suffit de parcourir les principaux journaux, pour se rendre compte combien la coalition des travailleurs est devenue aujourd'hui un phénomène courant.

De plus en plus, les ouvriers ou du moins les plus turbulents d'entre eux cherchent à convaincre leurs camarades plus timides, que la grève est, en définitive pour eux, le seul moyen d'améliorer leur situation.

Il est évident, en effet, qu'aujourd'hui, par suite de l'emploi d'un outillage considérable obtenu grâce à l'immobilisation de très gros capitaux, la perspective d'une grève n'est pas sans faire réfléchir les patrons, et que ceux-ci, menacés de voir leurs usines abandonnées et de

(1) Consulter *le Droit de grève* : Recueil de conférences faites en 1906-1907 à l'Ecole des Hautes Etudes Sociales par MM. Ch. Gide, H. Berthelemy, P. Bureau, A. Keufer, C. Perreau, Ch. Piquenard, A.-E. Sayous, F. Fagnot, E. Vandervelde, publié à Paris, 1909, page 35.

sente une grève de ces travailleurs, tant au point de vue économique qu'au point de vue de la Défense Nationale.

Nous examinerons, en second lieu, les principaux textes législatifs qui régissent actuellement cette matière, ainsi que les différentes propositions de loi déposées depuis une vingtaine d'années, soit pour interdire, soit simplement pour réglementer le droit de grève des cheminots.

Nous terminerons enfin notre étude en insistant plus particulièrement sur celle de ces propositions que nous adoptons de préférence.

CHAPITRE PREMIER

Évolution du droit de grève en France de 1789 à 1864.

1^o PÉRIODE ANTÉRIEURE A 1789.

Si aujourd'hui les patrons et les ouvriers peuvent prendre le métier qu'ils veulent, sans être obligés de faire preuve de certaines capacités techniques ; s'ils peuvent, en second lieu, s'organiser comme bon leur semble pour la défense de leurs intérêts professionnels, il n'en a pas été toujours ainsi.

Sous l'ancien régime, l'industrie s'était vu imposer, en même temps qu'une réglementation très détaillée, une organisation officielle (l'organisation coopérative). Il était, dès lors, assez naturel d'admettre que toutes les associations ou coalitions, se formant en dehors de cette organisation officielle, seraient considérées comme contraires à l'ordre public et réprimées comme telles.

Mais cette réglementation légale, qui avait eu sa raison d'être à une certaine époque, n'en présentait pas moins à la fin du XVIII^e siècle de très grands inconvénients. Aussi le développement de l'industrie d'une part, et, de

l'autre, l'influence qu'exerçaient de plus en plus sur les masses les idées de liberté individuelle, allaient-ils rendre ce régime corporatif plus insupportable encore et déterminer le législateur à intervenir.

Déjà, en février 1776, Turgot avait fait paraître un édit proclamant l'abolition des maîtrises et des jurandes, établissant du même coup la liberté du commerce et de l'industrie. Mais cet édit, vivement combattu par tous les privilégiés qu'il lésait, ne resta en vigueur que pendant quelques mois et fut rapporté au mois d'août de la même année.

La Révolution française allait, quelques années plus tard, reprendre et réaliser définitivement l'œuvre entreprise par le grand ministre de Louis XVI.

Décret du 17 mars 1791.

Parmi les principales réformes que l'Assemblée Constituante s'était proposé d'accomplir, dans sa fameuse séance du 4 août 1789, figurait la « réforme des maîtrises et des jurandes ». Néanmoins, il fallut attendre le décret du 2-17 mars 1791 pour voir proclamer officiellement, la suppression de toutes les corporations de métiers et l'abrogation de l'ancienne réglementation du travail (1).

(1) L'article 7 du décret du 2-17 mars 1791 était en effet ainsi rédigé : « A compter du 1^{er} avril prochain, il sera libre à toute personne de faire tel négoce ou d'exercer telle profession, art ou métier qu'elle trouvera bon, mais elle sera tenue de se pourvoir auparavant d'une patente ».

Les ouvriers d'alors s'imaginèrent que la conséquence logique de cette nouvelle législation était la reconnaissance pleine et entière du droit d'association et du droit de coalition.

A cette époque, en effet, nous les voyons, dans un grand nombre de professions, former de véritables syndicats et essayer ensuite d'imposer aux patrons le contrat collectif (1).

En avril et en mai 1791, l'autorité municipale parisienne est sans cesse préoccupée des manifestations organisées par les travailleurs et de leurs groupements. Le 4 mai notamment, elle déclare nuls et inconstitutionnels les arrêtés pris par les ouvriers pour s'interdire respectivement et pour interdire à tous autres le droit de travailler à un autre prix que ceux qui ont été arrêtés.

Ainsi désapprouvés par la municipalité de Paris, les travailleurs s'adressèrent à l'Assemblée Constituante en la priant d'intervenir. Mais celle-ci, saisie en même temps, et des plaintes des patrons et de celles de leurs employés, se rangea finalement du côté des premiers en votant la loi du 17 juin 1791, dite loi Chapelier (ou Le Chapelier) du nom de son rapporteur.

Loi Chapelier (17 juin 1791).

Cette loi, qui semble avoir été inspirée plutôt par la

(1) Tel fut le cas, par exemple, des ouvriers charpentiers, imprimeurs, maréchaux ferrants,

crainte de voir renaître les anciennes corporations (1), que par l'inquiétude que causait aux pouvoirs publics l'agitation ouvrière, interdisait deux choses :

1^o La coalition des *travailleurs* à l'égard de leurs *maîtres* ;

2^o La coalition des *patrons* à l'égard des *consommateurs*.

C'est ce qui résulte de son article 4 : « Si, contre les
« principes de la liberté et de la constitution, des ci-
« toyens attachés aux mêmes professions, arts et métiers,
« prenaient des délibérations ou faisaient entre eux des
« conventions tendant à refuser de concert ou à n'accor-
« der qu'à un prix déterminé le secours de leur industrie
« ou de leurs travaux, les dites délibérations et conven-
« tions seront déclarées inconstitutionnelles, attentatoi-
« res à la déclaration des droits de l'homme et de nul
« effet. »

« Les corps administratifs et municipaux seront tenus
« de les déclarer telles. »

« Les auteurs, chefs et instigateurs qui les auront pro-
« voquées, rédigées ou présidées, seront cités devant le
« tribunal de police à la requête du procureur de la
« commune, condamnés chacun en cinq cents livres

(1) D'après M. Jay, deux idées auraient inspiré la loi du 17 juin 1791 :

1^o Que c'est aux conventions libres d'individu à individu à fixer la journée de travail ;

2^o Qu'il ne doit y avoir entre l'Etat et les individus aucun pouvoir ou corps intermédiaire (*Cours de législation industrielle*, 1908-09).

« d'amende et suspendus pendant un an de l'entrée dans
« les assemblées primaires ».

Enfin l'article 7 de cette même loi décidait que ceux qui se livreraient à des menaces ou à des violences contre les ouvriers usant de la liberté du travail, seraient poursuivis suivant la loi criminelle.

En somme, l'Assemblée Constituante ne faisait que reproduire ici les anciennes ordonnances royales qu'elle avait abolies quelque temps auparavant.

Loi du 22 germinal de l'an XI (31 mars 1803).

La loi du 17 juin 1791 dont nous venons de parler, punissait sans doute la coalition des ouvriers à l'égard de leurs maîtres, mais passait sous silence la coalition de ces derniers à l'égard de leurs employés. C'était là une grosse lacune, contre laquelle les ouvriers ne cessaient de protester et que la loi du 22 germinal de l'an XI eut pour objet de combler.

Désormais « toute coalition entre ceux qui font travail-
« ler des ouvriers, tendant à forcer *injustement et abusi-*
« *vement* l'abaissement des salaires et suivie d'une ten-
« tative ou d'un commencement d'exécution » devait être
punie « d'une amende de 100 francs au moins et de
« 300 francs au plus », et s'il y avait lieu, d'un emprisonnement qui ne pouvait « excéder un mois » (art. 6).

Cependant, si cette disposition semblait rétablir, du moins en apparence, l'égalité entre maîtres et compa-

gnons, il suffit de lire l'article suivant (1) pour s'apercevoir que la législation restait en fin de compte plus favorable à l'élément patronal qu'à l'élément ouvrier, et cela à deux points de vue :

1^o Au point de vue de l'incrimination : tandis que la coalition patronale n'était punissable que si elle était injuste et abusive, la coalition ouvrière, au contraire, l'était dans tous les cas ;

2^o Au point de vue des sanctions : tandis que la peine d'emprisonnement était facultative à l'égard des patrons, elle était toujours obligatoire pour les ouvriers.

Néanmoins, même en ce qui concerne ces derniers, la loi du 22 germinal de l'an XI présentait sur celle de Chapelier un certain progrès. En effet, dorénavant, pour que la coalition des travailleurs tombât sous le coup de la loi pénale, il fallait que celle-ci eût été suivie d'une *tentative* ou d'un *commencement d'exécution*.

Code Pénal de 1810.

La législation de 1791, modifiée, comme nous venons de le voir, par la loi de germinal an XI, fut remaniée à son tour par le code pénal de 1810.

(1) L'article 7 de la loi du 22 germinal était ainsi conçu : « Toute « coalition de la part des ouvriers pour cesser en même temps de « travailler, interdire le travail dans certains ateliers, empêcher de « s'y rendre avant ou après certaines heures et, en général, pour « suspendre, empêcher, enchérir les travaux sera punie, s'il y a eu « tentative ou commencement d'exécution, d'un emprisonnement « qui ne pourra excéder un mois ».

Mais les nouveaux textes (articles 414, 415, 416) (1), loin d'atténuer les pénalités édictées par les lois antérieures, ne firent que les aggraver. C'est ainsi que la peine d'emprisonnement (relative aux coalitions patronales) qui était, autrefois, laissée à l'appréciation des juges, devait maintenant se joindre d'office à l'amende dont le minimum était porté de 100 à 200 francs.

Du côté ouvrier, la détention restait naturellement obligatoire, mais ne pouvait plus être inférieure à un mois.

Cependant, si le législateur de 1810 se montrait plus sévère encore que celui de l'an XI, il n'en maintenait pas moins les inégalités de traitement entre maîtres et compagnons établies par ce dernier.

C'est ainsi que les coalitions patronales restaient moins punies que les coalitions ouvrières et que celles-là continuaient à n'être punissables que si elles étaient injustes et abusives.

Enfin à ces diverses inégalités que nous trouvions anté-

(1) *Article 414* : « Toute coalition entre ceux qui font travailler des ouvriers tendant à forcer injustement et abusivement l'abaissement des salaires, suivie d'une tentative ou d'un commencement d'exécution, sera punie d'un emprisonnement de 6 jours à un mois et d'une amende de 200 à 3.000 francs ».

Article 415 : « Toute coalition de la part des ouvriers pour faire cesser en même temps de travailler, interdire le travail dans un atelier, empêcher de s'y rendre et d'y rester avant et après certaines heures et en général pour suspendre, empêcher, encherir les travaux, s'il y a eu tentative ou commencement d'exécution, sera punie d'un emprisonnement d'un mois au moins et de trois mois au plus. Les chefs ou moteurs seront punis d'un emprisonnement de 2 à 5 ans ».

rieurement à 1810, le code pénal en ajoutait une dernière dans son article 416. Ce texte, en effet, qui ne s'appliquait qu'aux ouvriers, instituait un nouveau délit, celui de la mise à l'index (1).

Tel fut le régime rigoureux appliqué aux coalitions jusqu'en 1849.

Loi du 27 novembre 1849.

Le nombre des grèves, qui avait été assez restreint sous le premier Empire, par suite de l'état perpétuel de guerre avec l'étranger et de la stagnation de l'industrie, s'accrut très rapidement à partir de la Restauration.

Il devint bientôt manifeste que les mesures sévères prises par le législateur de 1810, pour intimider le monde ouvrier, n'avaient contribué en réalité qu'à rendre celui-ci plus turbulent encore. Du reste, comment en aurait-il pu être autrement? Comment les travailleurs auraient-ils respecté une loi, qui, sous son apparence égalitaire, édictait cependant des peines plus ou moins lourdes, suivant qu'elle interdisait la coalition ouvrière ou la coalition patronale?

Une réforme de ces textes s'imposait donc, et ce fut

(1) *Article 416* : « Seront punis de la peine portée par l'article « précédent et d'après les mêmes distinctions, les ouvriers qui auront « prononcé des amendes, des défenses, des interdictions ou toute « autre prescription sous le nom de damnations et sous quelque qualification que ce puisse être, soit contre les directeurs d'ateliers « et entrepreneurs d'ouvrages, soit les uns contre les autres ».

précisément l'œuvre entreprise par l'Assemblée Constituante d'abord et réalisée définitivement par l'Assemblée législative en 1849.

Dès le 10 juillet 1848, M. Morin présentait à l'Assemblée Constituante une proposition de loi tendant à l'abrogation des articles 414, 415 et 416 du code pénal. Cette proposition, renvoyée au comité de travail, vint en discussion devant l'Assemblée le 14 août suivant.

M. Rouher, qui en était le rapporteur, résumant l'ensemble des débats, exposa les trois systèmes finalement proposés, pour rétablir l'égalité de traitement entre les coalitions ouvrières et les coalitions patronales (1).

1^o Le *premier* de ces systèmes, qui émanait de M. Sevaistre, tendait « à faire disparaître de l'article 414 les mots *injustement et abusivement* » qui y avaient été insérés pour que toutes les coalitions de maîtres, quel que soit leur but ou quelle que soit leur légitimité, devinssent illicites;

2^o Le *second*, qui n'était autre que celui de MM. Morin et Wolowski, consistait à dire : « *La coalition est permise* quelle que soit sa durée, quelle que soit son étendue..... Elle ne sera *punissable* que si elle se traduit par des *menaces*....., des *violences* destinées à la soutenir ou à la former » ;

3^o Le *troisième*, enfin, qui était celui du comité du travail et de M. Rouher lui-même, tendait « à *frapper*

(1) *Moniteur universel* du 15 août 1848, p. 2021.

toute coalition injuste ou abusive....., qu'elle parte des maîtres, ou qu'elle parte des ouvriers ».

Avant de se prononcer définitivement sur ces trois projets, l'Assemblée Constituante les soumit au comité de législation et à diverses autres commissions.

Mais finalement elle se sépara sans avoir rien décidé.

La question fut reprise quelques mois plus tard, le 29 juin 1849, devant l'Assemblée législative (1) par MM. Doure, Benoit et plusieurs de leurs collègues. La commission chargée d'examiner cette nouvelle proposition fit déclarer par M. de Vatimesnil, son rapporteur, qu'elle s'opposait à toute abrogation des articles 414 à 416 du code pénal. A son avis, les coalitions même sans menace ou violence devaient être considérées comme illicites.

Cependant, pour bien montrer qu'elle était favorable à la suppression des inégalités choquantes contenues dans ces textes, la commission proposait de leur faire subir les modifications suivantes.

1^o *Rayer* de l'article 414, les mots *injustement* et *abusivement* ;

2^o *Egaliser* la durée d'emprisonnement et *abaisser l'amende* à 16 francs, de façon à pouvoir l'appliquer même aux ouvriers ;

3^o *Etendre aux patrons* les dispositions de l'article 416 du code pénal.

(1) L'Assemblée législative avait remplacé l'Assemblée Constituante le 28 mai 1849.

C'est ce dernier système qu'adopta l'Assemblée législative en votant la loi du 27 novembre 1849 (1).

Loi du 25 mai 1864.

La nouvelle législation, loin de calmer l'inquiétude des travailleurs, fut au contraire très mal accueillie par ces

(1) La loi du 27 novembre 1849 modifiait les articles 414 à 416 de la façon suivante :

Article 414 : « Sera punie d'un emprisonnement de 6 jours à 3 mois et d'une amende de 16 francs à 1.000 francs : 1° Toute coalition entre ceux qui font travailler des ouvriers, tendant à forcer l'abaissement des salaires et s'il y a eu tentative ou commencement d'exécution ; 2° Toute coalition de la part des ouvriers pour faire cesser en même temps de travailler, interdire le travail dans un atelier, empêcher de s'y rendre avant ou après certaines heures, et en général pour suspendre, empêcher, enchérir les travaux s'il y a eu tentative ou commencement d'exécution. »

« Dans les cas prévus par les deux paragraphes précédents, les chefs ou moteurs seront punis d'un emprisonnement de 2 à 5 ans. »

Article 415 : « Seront aussi punis des peines portées par l'article précédent et d'après les mêmes distinctions, les directeurs d'ateliers ou entrepreneurs d'ouvrages et les ouvriers qui, de concert, auront prononcé des amendes autres que celles qui ont pour objet la discipline intérieure de l'atelier, des défenses, des interdictions, ou toutes proscriptions sous le nom de damnations ou sous quelque qualification que ce puisse être, soit de la part des directeurs d'ateliers ou entrepreneurs contre les ouvriers, soit de la part de ceux-ci contre les directeurs d'ateliers ou entrepreneurs, soit les uns contre les autres. »

Article 416 : « Dans les cas prévus, par les deux articles précédents les chefs ou moteurs pourront, après l'expiration de leur peine, être mis sous la surveillance de la haute police pendant 2 ans au moins et 5 ans au plus. »

derniers. Ceux-ci, sans doute, voyaient les peines qui jusque là n'avaient été applicables qu'à eux seuls, frapper désormais leurs patrons ; mais ce n'était là qu'une satisfaction d'amour propre.

Par ailleurs, leur coalition restait aussi sévèrement punie qu'en 1810. Enfin leur exaspération s'explique encore mieux, si l'on songe que, pour tomber sous le coup de la loi, il suffisait que ceux-ci formulassent de concert une réclamation quelque légitime que fut cette dernière et alors même qu'ils auraient respecté tous les délais de préavis imposés par le contrat (1).

Mais chose curieuse, tandis que le nombre des grèves ne faisait qu'augmenter, celui des poursuites ne faisait que diminuer progressivement. Les patrons, le parquet s'abstenaient de poursuivre et quand les juges condamnaient, c'était toujours à des peines très légères, auxquelles presque invariablement venait s'étendre la clémence de l'Empereur.

Bref, aux environs de 1860, la loi du 27 novembre 1849 semblait tombée dans le plus profond discrédit. Il apparaissait de plus en plus évident que le législateur aurait beau faire, il ne parviendrait jamais à empêcher les ouvriers de faire grève.

Or, s'il en était ainsi, ne valait-il pas mieux reconnaître franchement la liberté des coalitions, que de laisser

(1) Tel fut le cas, par exemple, des typographes (arrêt du 15 novembre 1862). (Voir Emile Levasseur, *Histoire des classes ouvrières*, page 509, Paris 1904).

en vigueur des dispositions pénales que personne ne voulait observer.

C'est dans ces conditions que Napoléon, voulant donner au monde des travailleurs une preuve de son libéralisme, manifesta dans la séance du 5 novembre 1863, l'intention d'abroger la loi sur les coalitions. Un projet dans ce sens, fut donc élaboré par le conseil d'Etat et soumis au Corps législatif par M. Cornudet le 11 février 1864. La commission à laquelle fut renvoyé ce projet chargea M. Emile Ollivier de présenter un rapport. C'est cette proposition, qui, après avoir été combattue non seulement par des hommes généralement favorables au gouvernement comme M. Seydoux, mais encore par des hommes appartenant à la gauche du Parlement comme Jules Simon, est devenue la loi du 25 mai 1864.

Cette loi ne proclamait en réalité aucun principe, elle se contentait simplement d'abroger les articles 414, 415, 416 du code pénal et les remplaçait par d'autres textes destinés à prévenir les violences, les menaces, qui peuvent être employées pour amener ou maintenir la grève (1).

(1) Nouvelle rédaction les articles 414, 415 et 416 :

Article 414 : « Sera puni d'un emprisonnement de 6 jours à 3 ans
« et d'une amende de 16 à 3.000 francs ou de l'une de ces deux
« peines seulement quiconque à l'aide de violences, voies de fait,
« menaces ou manœuvres frauduleuses aura amené ou maintenu,
« tenté d'amener ou de maintenir une cessation concertée de tra-
« vail, dans le but de forcer la hausse ou la baisse des salaires ou
« de porter atteinte au libre exercice de l'industrie et du tra-
« vail ».

Article 415 : « Lorsque les faits punis par l'article précédent au-

Désormais la coalition des ouvriers, tout comme celle des patrons, devenait licite. Seules, les menaces, les violences, les voies de fait, les manœuvres frauduleuses attentatoires à la liberté du travail restaient sous le coup de la loi pénale.

Telle devait être la dernière phase de l'évolution du droit de grève en France.

Ayant ainsi retracé brièvement l'histoire de cette évolution, nous allons examiner maintenant, dans un second chapitre, dans quelle mesure le personnel des chemins de fer a usé du droit de coalition et de son complément le droit de syndicat.

« ront été commis par suite d'un plan concerté, les coupables
« pourront être mis par l'arrêt ou le jugement sous la surveillance
« de la haute police pendant 2 ans au moins et 5 ans au plus ».

Article 416 : « Seront punis d'un emprisonnement de 6 jours à
« 3 mois et d'une amende de 16 francs à 300 francs ou de l'une de
« ces deux peines seulement tous ouvriers, patrons et entrepreneurs
« d'ouvrage qui à l'aide d'amendes, défenses, proscriptions, inter-
« dictions prononcées par suite d'un plan concerté auront porté
« atteinte au libre exercice de l'industrie ou du travail ».

CHAPITRE II

Le mouvement corporatif des agents de chemins de fer de 1848 à 1910.

SECTION PREMIÈRE. — Période antérieure à 1884.

La première grève de cheminots dont nous ayons connaissance remonte à l'année 1848.

A l'origine, les Compagnies de chemins de fer avaient embauché, de préférence, des mécaniciens anglais, auxquels elles avaient fait, tant au point de vue du salaire que des conditions du travail, une situation supérieure à celle de leurs mécaniciens français.

C'était le cas, par exemple, de la Compagnie du Nord dont un tiers des mécaniciens étaient de nationalité anglaise, et de la compagnie de Paris-au-Havre qui n'employait exclusivement que des mécaniciens anglais.

Pour remédier à cet état de choses qui leur était gravement préjudiciable, les mécaniciens français fondèrent, en 1848, une société, sous le nom d'*Association fraternelle des mécaniciens*.

Celle-ci devait avoir pour objet : 1^o de se faire consentir par les Compagnies les mêmes conditions que

celles précédemment accordées aux mécaniciens anglais ;

2^o D'obtenir que les nominations de mécaniciens se fissent désormais parmi les nationaux.

Tout d'abord, les Compagnies donnèrent pleine satisfaction à leurs agents. Cependant, vers le mois de mai 1848, nous voyons les mécaniciens de la ligne de Boulogne, sommer leur Compagnie, sous peine de grève, de renvoyer ses mécaniciens anglais avant le 1^{er} juin suivant.

Celle-ci ayant refusé de se soumettre à une pareille injonction, 20 mécaniciens quittèrent le travail. Ils furent immédiatement remplacés, et malgré toutes leurs tentatives pour débaucher leurs remplaçants ils n'y parvinrent pas.

Des mouvements analogues, mais aussi infructueux se produisirent vers la même époque, sur les lignes de Rouen (1), de Paris à Versailles et de Paris à Saint-Germain.

Enfin les journaux du mois de mai 1848 (2) signalent encore qu'au début de ce mois, plus de 1300 employés de la gare des marchandises (La Chapelle-Saint-Denis) s'étaient mis en grève à propos d'une question de salaire.

La lutte se prolongea pendant plusieurs jours, mais devant les mesures énergiques prises par la Compagnie et le Gouvernement, les grévistes jugèrent plus sage de

(1) *Gazette des Tribunaux*, 1^{er} mars 1848.

(2) *Gazette des Tribunaux*, 18 mai 1848.

reprendre le travail, tandis qu'un certain nombre d'entre eux étaient congédiés.

A part ces quelques tentatives, restées toujours sans succès, le mouvement corporatif des cheminots fut à peu près nul jusqu'en 1865.



Au lendemain de la loi du 25 mai 1864, considérée à juste titre par la classe ouvrière comme réalisant un grand progrès sur la législation antérieure, une certaine agitation se manifesta dans un grand nombre de professions et notamment dans celle des chemins de fer.

A partir de cette époque, en effet, nous voyons les cheminots essayer d'améliorer leur situation, soit en s'adressant à leurs Compagnies par voie de pétitions, soit même en constituant des sociétés de secours mutuels. C'est ainsi qu'en 1866, les agents du réseau de l'Orléans adressent une pétition à leur Compagnie pour protester contre un règlement, récemment établi par cette dernière et relatif à la participation du personnel aux bénéfices de l'exploitation.

Le 25 juin 1867, les conducteurs et les graisseurs de la Compagnie du Nord emploient le même procédé pour demander à leur tour une augmentation de salaire.

Les uns et les autres n'obtinrent d'ailleurs aucune satisfaction et quelques-uns d'entre eux payèrent même de leur place leur acte d'indépendance.

Devant cette hostilité des Compagnies, M. Scebecker,

employé sur le réseau de l'Est, suggéra à ses camarades l'idée de se grouper pour acquérir en commun des actions de chemins de fer et pénétrer ensuite dans les assemblées générales d'actionnaires. Telle fut l'origine de l'*Association des agents des chemins de fer français* créée au mois d'avril 1867.

L'émotion produite par la formation de cette société fut très grande et bien que celle-ci se soit toujours défendue dans ses circulaires, d'être une institution de résistance contre les Compagnies, ces dernières n'en prirent pas moins leurs précautions.

Celle du Nord, notamment, menaça de la révocation tout employé qui s'affilierait à ladite société.

Sur les autres réseaux des mesures à peu près analogues furent prises. Du reste le préfet de police ayant refusé d'autoriser l'association, celle-ci ne tarda guère à disparaître.



Après 1870 l'agitation devint particulièrement vive chez les mécaniciens et les chauffeurs. Ceux-ci, en effet, réclamaient aux Compagnies non seulement une augmentation de salaire, mais encore des conditions de travail plus favorables. Ils se plaignaient surtout d'être soumis à un labeur trop long et de ne disposer en revanche que de repos insuffisants. Ils faisaient valoir, en second lieu, qu'ainsi surmenés, voyant par ailleurs leurs réclamations rester toujours sans résultat, ils finissaient par

travailler sans goût, quelquefois même avec négligence, exposant les voyageurs aux plus graves dangers.

Aussi était-ce au nom de la sécurité publique elle-même que les mécaniciens demandaient au ministre des travaux publics d'intervenir auprès des Compagnies, pour obtenir de ces dernières de meilleures conditions de travail.

Enfin une troisième question, toute aussi importante que les deux précédentes, était également l'objet de la sollicitude de ces travailleurs, c'était celle des retraites. Depuis quelque temps, en effet, les Compagnies avaient institué une caisse de retraite en faveur de leurs agents *commissionnés*, mais rien de pareil n'avait été prévu en faveur des employés *non commissionnés*. Pour venir en aide à ces derniers, les mécaniciens élaborèrent, au mois d'avril 1871, les statuts d'une société de secours mutuels qui devait porter le nom d'*Union fraternelle des mécaniciens et chauffeurs des chemins de fer français*.

Il semble que cette association, à ne tenir compte que de son objet, eût dû être regardée d'un œil plutôt favorable de la part des directeurs de réseaux. Néanmoins, l'article 15 de ses statuts contenait une disposition qui ne tarda pas à rendre l'*Union* des plus suspectes. Ce texte était, en effet, ainsi conçu : « Si une Compagnie, voulant
« procéder par intimidation, descendait de classe ou ré-
« voquait de ses fonctions un collègue qui se dévouerait
« à la cause commune, nous le jurons tous sur la dignité
« de notre cause, nous nous engageons à en faire une

« question *sine qua non* : sa réintégration ou arrêt de tout « service du dépôt de l'agent (1) ».

Pour comble de malheur, l'un des membres de la société s'étant fait arrêter porteur de journaux de la Commune, il n'en fallut pas davantage pour accuser l'*Union* d'avoir pactisé avec les révolutionnaires et la poursuivre devant les tribunaux. De son côté, le ministre des travaux publics croyait de son devoir, de signaler aux Compagnies d'une façon toute spéciale « l'existence d'une « société non autorisée, menaçante pour leurs intérêts ».

A la suite de cet avis, qui n'était au fond qu'une invitation déguisée à sévir, 80 mécaniciens furent révoqués et 40 autres descendus de classe.

Ces mesures, ainsi qu'il fallait s'y attendre, produisirent dans le monde des cheminots une bien vive émotion. Une pétition, portant la signature de 5.000 d'entre eux, fut du reste adressée au ministre des travaux publics pour le prier de faire rapporter de semblables mesures.

Malheureusement, ce dernier n'en tint aucun compte et conseilla même aux Compagnies d'en congédier les principaux instigateurs.

Ainsi repoussés par le ministre des travaux publics, les mécaniciens se retournèrent, en désespoir de cause, vers l'Assemblée Nationale, la suppliant de prendre quelques dispositions en leur faveur.

Toutefois, l'*Union*, que ses membres abandonnaient en

(1) Voir *Associations professionnelles*, publication de l'Office du travail, 1904, tome IV, page 483.

foule pour n'avoir pas à subir le châtement de leurs collègues, ne tarda pas à disparaître complètement.

**

Vers cette même époque, les tribunaux, de leur côté, rendirent plusieurs arrêts qui achevèrent de décourager ces malheureux travailleurs (1).

Quelques mécaniciens, en effet, victimes de leur dévouement à la cause commune, avaient cru bon d'attaquer leur Compagnie en justice pour révocation arbitraire. En première instance, ils avaient eu gain de cause, mais des recours ayant été portés devant la cour de cassation, celle-ci avait cassé ces divers jugements.

La cour suprême, s'appuyant sur les articles 1382 et 1134 du code civil, combinés avec l'article 15 des statuts (2) relatifs à la caisse des retraites instituée par la Compagnie du P.-L.-M., avait reconnu à cette dernière le droit de congédier un de ses employés, même sans motif légitime, sans être tenue de lui payer une indemnité, pourvu que les délais de congé commandés par l'usage ainsi que les autres conditions expresses ou tacites du contrat aient été observés.

(1) Arrêt du 5 février 1872 (P.-L.-M. contre Falcoz), Dalloz, 1873, 1, 64 ; — Arrêt du 5 août 1873 (P.-L.-M. contre Remlinger), Dalloz, 1874, 1, 65.

(2) L'article 15 en question stipulait que les retenues opérées sur les salaires étaient acquises à la caisse des retraites du jour où elles étaient opérées, sans être assujetties à aucune répétition, soit de la part de l'employé, soit même de ses héritiers.

Cette jurisprudence, basée en somme sur l'interprétation stricte des textes, n'en causait pas moins un grave préjudice aux employés, qui, révoqués quelques années seulement avant de prendre leur retraite, se voyaient de la sorte frustrés de toutes les retenues opérées sur leurs salaires.

Aussi, ces décisions soulevèrent-elles de la part des cheminots les plus vives protestations.

Elles devaient faire d'ailleurs quelque temps après l'objet de nombreuses interpellations ou propositions de loi. La plupart de ces dernières échouèrent, mais l'une d'entre elles cependant, présentée par MM. Raynal et de Janzé, aboutit dix ans plus tard au vote de la loi du 27 décembre 1890 (1).

A partir de 1873, les employés de chemins de fer, lassés de voir leurs efforts sans cesse échouer, abandonnèrent momentanément la poursuite de leurs revendications professionnelles pour se consacrer uniquement à leurs sociétés de secours mutuels.

(1) L'article 1^{er} de cette loi, réagissant en quelque sorte contre la jurisprudence antérieure, décide que : « Le louage de service fait sans « détermination de durée peut toujours cesser par la volonté d'une « des parties contractantes. Néanmoins, la résiliation du contrat par « la volonté d'un seul des contractants peut donner lieu à des dommages-intérêts. Pour la fixation de l'indemnité à allouer, le cas échéant, « il est tenu compte des usages, de la nature des services engagés, « du temps écoulé, des retenues opérées et des versements effectués « en vue d'une pension de retraite et en général de toutes les circonstances qui peuvent justifier l'existence et déterminer l'étendue du « préjudice causé ».

En résumé, c'est en vain que, pendant toute la période qui va de 1848 à 1884, les cheminots essayèrent de se coaliser pour mieux défendre leurs intérêts corporatifs. Chaque fois, en effet, leur mouvement se heurta à l'intransigeance des Compagnies et à l'hostilité des pouvoirs publics.

La loi de 1864 leur avait laissé entrevoir un instant la possibilité de se concerter en toute liberté. Ils s'aperçurent bientôt que ce droit qu'on leur octroyait si généreusement n'était que bien peu de chose tant que celui d'association restait interdit.

Ce qui leur manquait en un mot, c'était le droit de syndicat. La loi de 1884, en venant reconnaître cette prérogative à tous les travailleurs de l'industrie, du commerce et de l'agriculture, allait permettre aux cheminots de reprendre la lutte qu'ils avaient momentanément abandonnée.

SECTION II. — La loi du 21 mars 1884 et les syndicats d'agents de chemins de fer.

1^o *La loi du 21 mars 1884.*

De nos jours, l'on ne conçoit guère la liberté des coalitions sans une certaine liberté de réunion et d'association.

Pour peu qu'une grève se prolonge, il est nécessaire, en effet, que celle-ci soit, dans une certaine mesure, organisée, qu'une organisation tout au moins embryonnaire

vienne relier entre eux les différents groupes d'ouvriers de la corporation, pour permettre à ces derniers de s'entendre et de mieux combiner leurs efforts.

Or, cette organisation même embryonnaire, qui nous apparaît aujourd'hui comme l'élément essentiel du droit de coalition, pouvait toujours être atteinte par des tribunaux mal disposés, tant que le droit d'association restait interdit.

Telle était pourtant la situation faite aux travailleurs par la loi du 25 mai 1864.

Sans doute, le législateur reconnaissait indirectement aux ouvriers le droit de se coaliser, mais il se gardait bien d'abroger l'article 291 (1) du code pénal portant interdiction du droit d'association.

C'est ainsi que le tribunal de police correctionnelle de Saint-Etienne pouvait condamner, en 1866, des ouvriers grévistes comme ayant contrevenu aux dispositions de ce texte (2).

Cependant, cette sévérité à l'égard des associations professionnelles, se relâcha aux environs des années

(1) *Article 291* : « Nulle association de plus de 20 personnes dont « le but » sera de se réunir tous les jours ou à certains jours marqués pour s'occuper de questions religieuses, littéraires ou autres, « ne pourra se former qu'avec l'agrément du gouvernement et dans « les conditions qu'il plaira à l'autorité publique de lui imposer. »

Une loi du 10 avril 1834 est venue étendre les dispositions de cet article aux associations de plus de 20 personnes ; alors même que celles-ci seraient partagées en sections d'un nombre moindre et qu'elles ne se réuniraient pas tous les jours ou à des jours marqués.

(2) Arrêt du 23 février 1866, *Dalloz périodique*, année 1866, 1, 89.

1867 et 1868 (1). On peut même ajouter qu'à partir de cette époque, la plus grande tolérance fut de règle jusqu'en 1884 (2).

Néanmoins, ce régime de faveur n'équivalait pas à un texte législatif. La preuve en est que, le 28 mai 1874 (3), la cour de Lyon condamnait encore des ouvriers pour association illicite, et nous avons vu nous-mêmes plus haut, quels sentiments de méfiance et d'hostilité avait inspiré en 1871 aux pouvoirs publics l'apparition de l'*Union fraternelle des mécaniciens*.

Pour remédier à cet état de choses, M. Lockroy déposa, le 4 juillet 1876, une proposition de loi ayant pour but la reconnaissance légale des groupements professionnels jusque là simplement tolérés.

Cette première proposition échoua.

Quatre ans plus tard, le 21 novembre 1880, le gouvernement présentait à son tour un nouveau projet qui devint finalement la loi du 21 mars 1884.

Désormais, il était loisible aux ouvriers d'une même profession ou de professions similaires, de s'associer sans avoir besoin d'aucune autorisation préalable, pourvu que l'objet de leur association fut uniquement l'étude et la défense de leurs intérêts économiques, industriels, commerciaux ou agricoles.

(1) Voir le *Moniteur universel* du 1^{er} avril 1868.

(2) En 1878, on comptait, à Paris, de 110 à 120 syndicats groupant plus de 20.000 ouvriers.

(3) Cet arrêt se trouve au Dalloz, 1875, 2, p. 65.

LES PRINCIPAUX SYNDICATS D'EMPLOYÉS
DE CHEMINS DE FER (1)

1^o *Syndicat professionnel des employés de chemins de fer.*

Les employés de chemins de fer n'avaient pas attendu le vote de la loi du 21 mars 1884 pour élaborer les statuts d'un syndicat. Aussi la nouvelle législation était-elle à peine promulguée que, le 18 avril de la même année, se constituait l'*Association amicale des employés de chemins de fer*, plus connue sous le nom de Syndicat Petit.

Cette association avait pour but à l'origine d'être une société d'exploitation (2), mais par la suite elle abandonna son objet primitif pour se consacrer uniquement à la défense des intérêts professionnels.

Aujourd'hui elle s'intitule plus volontiers *Syndicat professionnel des employés de chemins de fer* (3).

(1) Consulter, à ce sujet, *Les Associations professionnelles*, tome IV, p. 471 et suivantes, publication de l'*Office du Travail*, Paris, 1904.

(2) Cette association, en effet, avait élaboré les statuts d'une société anonyme par actions au capital de 25.000 francs, dont l'objet, aux termes de l'article 2 de ces statuts, devait être « l'entreprise de « travaux d'études, de construction et d'exploitation intéressant « directement l'industrie des transports et généralement tous les « travaux s'y rattachant » (Voir *Associations professionnelles*, tome IV, page 494). De graves dissentiments s'étant élevés, à propos de la constitution définitive de cette société, parmi les membres de l'association, celle-ci finit par abandonner son projet.

(3) Aujourd'hui ce syndicat a pour organe officiel : *La Locomotive*. Au 1^{er} janvier 1909, il comptait 13.264 membres et 72 sections. La cotisation syndicale est fixée à 50 centimes par mois ; moyen-

2^o *Fédération générale des mécaniciens et des chauffeurs*

Moins d'un an après, apparaissait, le 7 mars 1885, le Syndicat général professionnel des mécaniciens, chauffeurs, conducteurs de machines à vapeur de France et d'Algérie, qui devait prendre un peu plus tard le nom de *Fédération générale française professionnelle des mécaniciens, chauffeurs, électriciens des chemins de fer et de l'industrie* (1), appelée quelquefois encore *Syndicat Guimbert*.

Cette association ne comprenait au début que des mécaniciens de l'industrie privée, c'est seulement vers 1888 que nous voyons ceux des chemins de fer en faire partie et constituer bientôt après une section spéciale au sein de la Fédération.

3^o *Syndicat national des travailleurs des chemins de fer.*

Le troisième syndicat que nous voyons se former postérieurement à 1884 porte le nom de *Syndicat national des travailleurs des chemins de fer* (2).

nant un supplément de 10 centimes par mois, les syndiqués font partie d'une caisse de secours, qui vient en aide à ses membres ou à leur famille momentanément dans le besoin, par suite d'accident ou de toute autre cause, la grève exceptée.

(1) Ce groupement a pour organe officiel : *L'Alliance des chauffeurs, conducteurs et mécaniciens de France*. (V. *Associations professionnelles*, tome IV, page 499).

(2) Ce Syndicat a pour organe officiel : *La Tribune de la voie ferrée*. Il comptait, au 31 décembre 1909, 60.355 adhérents dont 1.110 femmes. Il possédait en caisse à cette date 44.482 fr. 99.

(Ces chiffres sont empruntés à un article publié par la *Revue Socialiste* de 1910, page 394).

La cotisation syndicale est fixée à un franc par trimestre pour les hommes et à un franc par an pour les femmes. En cas de grève, les

Il fut créé le 3 août 1890 par M. Prades.

Cette association, qui est devenue rapidement la plus importante des organisations professionnelles de cheminots, s'est montrée aussi comme la plus turbulente. C'est elle, en effet, qui organisa les grèves de 1891, de 1898 et de 1910.

4^o *Union syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer français.*

Enfin, moins d'un an après la constitution de ce dernier, apparut, le 28 mars 1892, l'*Union syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer français* (1), dont le premier secrétaire fut M. Paul Lanoir.

Ce groupement, qui prit dès son origine position contre le Syndicat national, a toujours été bien vu des Compagnies, sans doute parce qu'il s'est constamment prononcé contre la grève des cheminots. Il s'est fait inscrire, il y a quelques années, à la Bourse indépendante du travail (dont le siège est à Paris, 6, rue des Vertus).

.

A côté de ces quatre grands syndicats, communs à tous les réseaux, il s'en est formé un certain nombre d'autres

grévistes reçoivent une indemnité. (V. *Associations professionnelles*, tome IV, p. 501 et suivantes).

(1) Cette association, qui a eu, pendant quelque temps, pour organe officiel l'*Eclaireur de la Voie*, n'a jamais compris qu'un fort petit nombre d'adhérents ; c'est ainsi qu'en 1902 elle ne comptait que 942 membres.

moins importants et qui groupent uniquement les employés d'une même Compagnie.

Le plus ancien d'entre eux remonte au mois d'août 1891 ; il fut fondé à la suite de la grève qui eut lieu à cette époque. Il porte le titre de *Syndicat des travailleurs du P.-L.-M.*

En 1899 apparaissait également le *Groupe syndical des travailleurs des chemins de fer de l'Etat*.

Enfin, plus récemment encore, s'est constituée en 1902 l'*Association amicale des agents du service de l'exploitation de la Compagnie du chemin de fer du Nord*.

LE DROIT DE SYNDICAT ET LES AGENTS DES CHEMINS DE FER.

Comme depuis 1890 l'agitation et les grèves n'ont fait que croître en importance et en vigueur dans le personnel des chemins de fer, on s'est demandé, si la loi de 1884, en permettant à ces ouvriers de s'associer en toute liberté, n'avait pas contribué pour une bonne part à développer chez ces derniers cet esprit de révolte dont ils ont fait preuve à différentes reprises.

C'est ainsi qu'en 1896 M. Marcel Barthe (1), frappé de cette attitude qu'il considérait comme pleine de dangers pour la nation, émit l'idée de retirer le droit de syndicat à tous les cheminots.

Depuis lors, il s'est trouvé d'autres auteurs pour soute-

(1) Voir *infra*.

nir que ces travailleurs invoquaient sans droit le bénéfice de la loi de 1884.

Voici, en effet, comment s'exprime M. Ferneuil dans la *Revue politique et parlementaire* de 1911, page 11 :
« Si les lois de 1864 et de 1884 (dit-il), ne consacrent pas
« le droit de grève pour les ouvriers de l'industrie privée
« et impliquent des sanctions civiles ou pénales dans le
« cas de rupture illicite ou d'atteintes à la liberté du tra-
« vail, à *fortiori* la législation actuelle interdit-elle abso-
« lument ce droit aux *employés ou agents des entreprises*
« *constituées en monopoles de services publics ; soit que*
« *ces entreprises soient gérées* directement par l'Etat, le
« département ou la commune, *soit qu'elles incombent à*
« *des Compagnies concessionnaires* ».

« En réalité les agents de ces services ne relèvent ni
« de la loi de 1864 sur les coalitions, ni de la loi de
« 1884 sur les syndicats professionnels. En effet, cette
« dernière loi restreint par son article 3 le bénéfice du
« droit syndical aux groupements qui ont exclusivement
« pour objet l'étude et la défense des intérêts économi-
« ques, industriels, commerciaux et agricoles. Oserait-on
« soutenir que les employés ou agents des services pu-
« blics soient, à un degré quelconque, constitués pour
« étudier et défendre des intérêts de cette nature ? ».

« Le titre même de la loi de 1884 détermine nette-
« ment son objet et sa portée. Elle ne s'adresse qu'à des
« groupements dont les membres exercent une profes-
« sion. Or les agents de services publics n'exercent pas

« une profession, mais remplissent une fonction, ce qui entraîne pour eux des obligations absolument différées ».

A l'appui de sa thèse, M. Ferneuil invoque enfin un arrêt de la cour d'appel de Paris (1) en date du 27 octobre 1910, d'après lequel le texte de la loi de 1884 et les travaux préparatoires témoigneraient « suffisamment que le législateur n'a entendu donner l'autorisation de former un syndicat qu'aux ouvriers et employés travaillant pour le compte d'un patron qui par un droit corrélatif, bénéficiait de la même faculté ».

De son côté, M. Yves Guyot, dans son ouvrage sur les *Chemins de fer et la grève*, tient un raisonnement (2) à peu près identique au précédent. « Nul n'est tenu (dit ce dernier) d'être facteur, d'être employé des postes ou des télégraphes, ouvrier ou employé des chemins de fer. Ce service n'est pas obligatoire. Il donne des avantages prévus; les candidats à ces fonctions les connaissent. Ils les acceptent mais ils acceptent aussi les charges corrélatives ».

« Ni les fonctionnaires de l'Etat, ni les employés, ni les ouvriers de certaines entreprises de services publics ne peuvent, d'après le texte même de la loi de 1884, former des syndicats. L'article 3 porte : « Les syndi-

(1) Voir *Dalloz périodique*, année 1911, 2^{me} partie, p. 329 et suivantes.

(2) Voir Yves Guyot, *Les chemins de fer et la grève*, Paris, 1910, page 68.

« cats professionnels ont exclusivement pour objet l'étude
« et la défense des intérêts économiques, industriels, com-
« merciaux et agricoles ».

« Quels sont ceux de ces intérêts que peuvent repré-
« senter des syndicats de fonctionnaires ? » (1).

Ainsi, d'après ces auteurs, les employés de chemins de fer devraient être assimilés à des fonctionnaires auxquels la loi de 1884 ne saurait s'appliquer, puisqu'elle ne vise que les individus qui exercent une profession industrielle, commerciale ou agricole, et qui de plus, travaillent pour le compte d'un patron qui, par un droit corrélatif, bénéficie de la même faculté.

Cette thèse, que le tribunal de la Seine et la cour d'appel de Paris semblent avoir admise, du moins en ce qui concerne les agents du réseau de l'État, a été repoussée non seulement par les Chambres, mais encore par la majorité des auteurs.

Il nous faut donc l'examiner d'un peu plus près, et voir notamment s'il est exact : 1^o de prétendre que les employés de chemins de fer exercent une fonction et non pas une profession ; 2^o de soutenir qu'ils n'ont aucun intérêt économique à défendre ; et 3^o d'affirmer que le législateur de 1884 a entendu refuser le droit de syndicat à tous les agents ou ouvriers qui travaillent pour le compte de l'État.

Pour cela, nous nous placerons dans deux hypothèses différentes, suivant que l'agent appartient à un réseau ex-

(1) M. Yves Guyot invoque également l'arrêt rendu par la cour d'appel de Paris, le 27 octobre 1910.

plotté par une Compagnie, ou qu'il appartient au réseau de l'État.

a) Agents des Compagnies.

A notre avis, les employés des Compagnies de chemins de fer peuvent, sans aucun doute, invoquer le bénéfice de la loi du 21 mars 1884, car ce ne sont pas des fonctionnaires et cela pour plusieurs raisons :

1^o Ils ne tiennent pas leur nomination du Gouvernement pas plus d'ailleurs que d'un de ses délégués ;

2^o Les Compagnies se considèrent vis-à-vis de leurs agents comme des industriels ordinaires, et c'est le droit de ces derniers qu'elles invoquent pour engager et révoquer qui bon leur semble ;

3^o Tous les procès qui surgissent entre elles et leur personnel ont toujours été de la compétence des tribunaux civils à l'exclusion des tribunaux administratifs.

Enfin, on peut faire observer que des lois toutes différentes régissent, et le système des retraites des fonctionnaires, et celui des cheminots.

De leur côté, le gouvernement et les chambres, appelés à se prononcer sur la légalité des syndicats d'employés appartenant aux Compagnies, ont toujours répondu par l'affirmative. C'est ainsi, par exemple, que, le 22 mai 1894, M. Jonnart, ministre des travaux publics, ayant été interpellé sur le refus opposé par certains directeurs de réseau de laisser leurs agents assister au Congrès National des cheminots, fit la déclaration suivante : « Les Compagnies

« de chemins de fer sont des industries privées et c'est très
« légitimement que les employés et ouvriers de ces Com-
« pagnies invoquent le bénéfice de la loi de 1884, nous
« avons le devoir de leur en garantir le bénéfice, mais le
« Gouvernement ne croit pas que cette loi puisse s'appli-
« quer aux agents de l'État ».

M. Jonnart reconnaissait donc le droit de syndicat aux employés des Compagnies mais le refusait à ceux du réseau de l'Etat.

Deux ans après, le 14 février 1896, le Sénat repoussait un amendement, proposé par M. Marcel Barthe (1), et d'après lequel les ouvriers des Compagnies de chemins de fer auraient été soumis aux dispositions des articles 291 à 294 du code pénal.

Ces deux faits prouvent, croyons-nous, suffisamment que le législateur de cette époque, non seulement reconnaissait à ces travailleurs le droit de se prévaloir de la loi de 1884, mais encore qu'il entendait n'y porter aucune atteinte.

Quant à la question de savoir, si ces ouvriers ont ou non des intérêts économiques industriels à défendre, cela nous paraît incontestable. Toutes les questions rela-

(1) L'article 1^{er} de cet amendement était ainsi rédigé : « Les ouvriers
« et employés des arsenaux de l'Etat et des Compagnies de chemins
« de fer sont tenus, s'ils forment une association, d'observer les dis-
« positions des articles 291, 292, 293, 294 du code pénal qui consti-
« tuent le droit commun pour toutes les associations autres que les
« syndicats créés par la loi du 21 mars 1884 » (*Journal officiel*,
séances du Sénat, année 1896, page 117).

tives au salaire, au travail ou à la retraite, ne présentent-elles pas pour eux le même intérêt que pour leurs camarades de l'industrie privée ? Or, n'est-ce pas à ces intérêts économiques que faisait allusion le législateur de 1884 ?

C'est donc bien à tort qu'on oppose aux cheminots des Compagnies privées les articles 2 et 3 de la loi de 1884, pour leur dénier le droit de syndicat.

Agents assermentés. — Cependant, même parmi les agents des Compagnies il s'en trouve un certain nombre pour qui le droit d'association professionnelle peut paraître plus discutable, c'est en ce qui concerne les agents assermentés.

L'article 23 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, décide dans son dernier alinéa, qu'au moyen d'un serment prêté devant « le tribunal de 1^{re} instance de leur domicile, les agents de surveillance de « l'administration et des concessionnaires ou fermiers, « pourront verbaliser sur toute la ligne du chemin de fer « auquel ils seront attachés ».

Conformément à cette disposition, les Compagnies de chemins de fer ont chargé certains de leurs agents, de relever les contraventions, délits ou crimes dont ils seraient témoins.

Ces employés sont, en quelque sorte, des officiers de police judiciaire et, à ce titre, nous trouverions très naturel qu'on leur refusât le droit de se syndiquer entre eux. Mais il ne faudrait pas non plus, en sens inverse, ne voir dans ces agents que des fonctionnaires proprement dits.

En réalité, leur personnalité présente un double aspect. D'une part et c'est là leur caractère prédominant, ce sont des ouvriers ayant les mêmes intérêts et soumis aux mêmes règlements que leurs camarades non assermentés. Et de l'autre, ce sont des fonctionnaires, mais des fonctionnaires en quelque sorte éventuels, que le gouvernement ne nomme même pas, et qui d'ailleurs ne sont jamais à sa charge.

Nous concluerons donc, en refusant à ces employés le droit de former des syndicats composés exclusivement d'agents assermentés, mais nous leur reconnaitrons au contraire, le droit d'entrer dans des syndicats comprenant, avant tout, des agents non assermentés.

b) Agents du réseau de l'État.

La question de savoir, si les employés du réseau de l'État peuvent se prévaloir de la loi de 1884, est beaucoup plus délicate qu'en ce qui concerne les agents des Compagnies.

En faveur de la négative, on pourrait soutenir que les employés de ce réseau, étant nommés par le gouvernement ou en vertu d'une délégation de ce dernier, doivent être considérés comme de véritables fonctionnaires auxquels le droit de syndicat est interdit.

Nous ferons toutefois observer que le gouvernement, lorsqu'il engage ces travailleurs, fait plutôt œuvre d'État-industriel que d'État-puissance publique. Ce qui le prouve bien, c'est que tous les conflits qui surgissent entre l'ad-

ministration de ce réseau et les particuliers, ont toujours été de la compétence des tribunaux civils.

Il est vrai qu'on pourrait nous objecter, en sens inverse, que, s'il en a toujours été ainsi en ce qui concerne les procès entre simples particuliers et administration du réseau de l'État, il en était tout autrement, du moins jusqu'en 1905, pour les conflits qui s'élevaient entre cette même administration et son personnel.

La jurisprudence, en effet, s'appuyant sur les articles 4 et 11 du décret du 25 mai 1878, portant organisation des lignes de chemins de fer rachetées par l'État, considérait les agents de ce réseau comme des fonctionnaires, relevant par conséquent des tribunaux administratifs (1).

Mais cette jurisprudence, qui était évidemment contraire à l'esprit du législateur ainsi que le montra M. Lhopiteau en 1895 (2), se trouve aujourd'hui sans fondement par suite du vote de la loi du 21 mars 1905 (3), qui attribue aux tribunaux ordinaires la connaissance de ces conflits.

Cependant, si le législateur d'aujourd'hui se refuse à considérer les agents du réseau de l'État comme de véri-

(1) Voir Lamé-Fleury, *Bulletin des chemins de fer*, année 1889, page 205 et année 1895, page 255. Voir aussi Sirey, *Recueil général des lois et des décrets*, année 1892, 2, 105, et année 1898, 1, 385.

(2) Voir *Journal officiel*, Documents parlementaires de la Chambre, année 1895, session ordinaire, n° 1471, page 861 ; année 1899, sess. ord., n° 779, page 854 ; année 1904, sess. ord., n° 1612, page 267.

(3) Voir Lamé-Fleury, *Bulletin des chemins de fer*, année 1899 page 28 ; année 1902, page 31 et année 1905, pages 12 et 17.

tables fonctionnaires, ces derniers n'en restent pas moins *des salariés de l'Etat*.

Or, nous avons vu un peu plus haut que, pour dénier le droit de syndicat aux cheminots, MM. Ferneuil et Yves Guyot invoquaient volontiers un arrêt de la cour d'appel de Paris, en date du 27 octobre 1910, confirmant un jugement du tribunal de la Seine, et d'après lequel, le texte et les travaux préparatoires témoigneraient suffisamment, que le législateur de cette époque n'a entendu légiférer que pour les patrons et les salariés du commerce, de l'agriculture et de l'industrie privée, mais nullement pour ceux de l'Etat.

Il est certain que, si cette décision reposait sur des arguments sérieux, elle nous conduirait évidemment à admettre la thèse soutenue par MM. Ferneuil et Y. Guyot.

Mais on a beau examiner attentivement le texte de cette loi et les travaux parlementaires qui accompagnèrent son vote, on ne trouve rien qui soit de nature à confirmer une pareille assertion.

« Ni dans l'exposé des motifs », écrit M. Capitant, dans une note insérée au bas de cet arrêt (1), « ni dans les « rapports, ni dans les délibérations des Chambres, il n'a « été dit un mot qui permette de présumer quelle était « l'opinion du législateur ».

Et un peu plus loin : « Sans doute, on peut dire que « les auteurs de la loi ont eu devant les yeux les chefs

(1) Voir *Dalloz périodique*, 1914, 2, 329, note 1.

« d'entreprise et leurs ouvriers, mais ce serait abuser du
« raisonnement *a contrario* et oublier les règles élémen-
« taires de l'interprétation juridique que de soutenir qu'ils
« ont ainsi manifesté leur intention de refuser le droit
« de se syndiquer à tous les salariés ou agents travaillant
« pour le compte de l'État. On l'a cependant affirmé en
« invoquant le caractère exceptionnel de la loi de 1884.

« Cette loi, a-t-on dit, constituait, au jour où elle a été
« promulguée, un privilège concédé seulement aux cito-
« yens qui avaient à défendre des intérêts agricoles, com-
« merciaux ou industriels; or, ajoute-t-on, les intérêts des
« agents de l'État ne peuvent être ainsi qualifiés; mais
« ceux qui raisonnent de la sorte oublient tout d'abord,
« que l'article 3 de la loi de 1884 vise les intérêts *écono-*
« *miques* des syndiqués, et cette épithète, à moins d'être
« une redondance, doit bien ajouter quelque chose aux
« mots *industriels, commerciaux et agricoles*.

« Ils oublient, en second lieu, que la loi de 1884 est
« une loi faite pour autoriser les associations, sans dis-
« tinguer entre les professions, sans en exclure aucune ».

Quant à l'argument invoqué par la cour de Paris, et d'après lequel ces ouvriers seulement, auraient le droit de se syndiquer, qui travailleraient pour le compte d'un patron jouissant de la même faculté, M. Capitant estime que cette question rentre dans la précédente et qu'elle doit recevoir la même solution.

« En résumé (conclut ce savant professeur) suivant
« nous, la loi de 1884 ne contient aucune disposition, ni

« dans ses travaux préparatoires, ni dans son texte d'où
« l'on puisse induire que les auteurs aient voulu refuser
« *aux agents de l'État la liberté de se constituer en syn-*
« *dicat* ».

D'ailleurs, si telle est la thèse actuellement admise par la jurisprudence, de leur côté le Parlement et la majorité des auteurs se sont toujours prononcés en faveur de la légalité des syndicats de cheminots appartenant au réseau de l'État.

Nous avons vu, notamment, que, dans la séance du 22 mai 1894, M. Jennart, ministre des travaux publics, avait reconnu aux employés des Compagnies le droit de se prévaloir de la loi de 1884, mais l'avait refusé par contre à ceux de l'État. Or, la Chambre ne voulut pas admettre une semblable distinction et vota au contraire par 290 voix contre 191 l'ordre du jour suivant : « La Chambre, « considérant que la loi de 1884 s'applique aux ouvriers « et employés des exploitations de l'État aussi bien qu'à « ceux des industries privées, invite le gouvernement à « la respecter ».

Au cours de la discussion qui précéda ce vote, M. de la Porte avait essayé, lui aussi, de prouver que ces travailleurs ne sauraient être assimilés en quoi que ce soit à de véritables fonctionnaires ; car s'il en était ainsi, faisait remarquer ce député, on leur permettrait de prétendre aux emplois pour lesquels une certaine durée de services publics est seule exigée, et d'autre part, ils seraient soumis pour leur retraite à la loi du 9 juin 1853, ce qui n'est pas.

Enfin plus récemment encore, M. Barthou, dans son rapport sur l'extension du droit syndical à certains agents de l'Etat, demandait de reconnaître d'une façon officielle le droit de syndicat aux employés de bureau, aux commis et aux employés des chemins de fer de l'Etat (1).

Quant à la doctrine, elle n'est pas moins affirmative à ce sujet ; voici notamment ce qu'écrivit M. Bourguin (2) : « Il est impossible de reconnaître aux agents d'autorité les mêmes droits qu'aux autres citoyens, notamment le droit de former des associations professionnelles », et un peu plus loin « s'il s'agit d'agents de gestion, n'ayant aucune participation à la puissance publique, ils se trouvent liés à l'Etat par un véritable contrat de louage de services. Leurs rapports avec l'Etat me paraissent être de même nature que ceux d'un ouvrier ou d'un employé ordinaire avec son patron, et je n'aperçois aucune raison puisée dans les textes et dans les principes généraux pour leur refuser le droit de défendre leurs intérêts vis-à-vis de leur employeur l'Etat, au moyen d'associations professionnelles. »

M. Berthelemy (3), de son côté, serait partisan de

(1) Rapport déposé sur le bureau de la Chambre le 28 décembre 1903. Voir *Journal officiel*, Documents parlementaires de la Chambre, année 1903, session extraordin., p. 75.

(2) *De l'application des lois ouvrières aux ouvriers et employés de l'Etat*, p. 30 et suivantes.

(3) *Revue de Paris*, 15 février 1906. Les Syndicats de fonctionnaires.

retirer le droit de syndicat, non seulement aux employés et ouvriers du réseau de l'Etat, mais encore à tous ceux des Compagnies. A son avis, il faudrait qu'un texte précis vint modifier dans ce sens la loi du 21 mars 1884; mais en attendant, il considère comme parfaitement licites les syndicats d'agents des chemins de fer de l'Etat.

« L'Etat (dit ce savant professeur) s'est fait industriel
« par ses chemins de fer et ses manufactures, commer-
« çant par ses monopoles fiscaux... Ceux qu'il emploie à
« toutes ces fonctions sont aux ordres de l'Etat-patron
« et l'Etat-patron est un patron comme les autres; entre
« lui et les gens dont il utilise les aptitudes techniques,
« existe un véritable contrat de louage de services ou
« contrat de travail. Reconnaissons la légalité des syn-
« dicats des ouvriers des arsenaux, des manufactures,
« des agents de chemins de fer. »

Cette opinion émanant d'un auteur pourtant peu favorable aux syndicats de fonctionnaires et venant en quelque sorte corroborer l'attitude libérale dont le Parlement n'a cessé de faire preuve à l'égard de ces travailleurs, nous a amenés, nous aussi, à nous prononcer en faveur de la légalité des syndicats de cheminots, que ces derniers appartiennent au réseau de l'Etat ou à celui des Compagnies.

SECTION III. — Période postérieure à 1884.

GRÈVE DE 1891.

Les premiers groupements d'employés de chemins de fer, qui se constituèrent après le vote de la loi du 21 mars 1884, firent preuve, en général, de sentiments plutôt pacifiques ; quelques-uns même allèrent jusqu'à se déclarer hostiles à toute idée de grève. Mais cette attitude ne devait pas être celle du Syndicat national, fondé, comme nous l'avons vu, au mois d'août 1890.

Lors de son premier congrès, qui eut lieu au mois d'avril 1891, il avait été décidé qu'une délégation irait porter au ministre des travaux publics les revendications du personnel.

M. Yves Guyot, qui était alors ministre, refusa de recevoir la délégation en question.

Cet échec produisit naturellement le plus mauvais effet sur les membres du syndicat. A la même époque, un certain nombre d'agents, particulièrement sur l'Orléans, se voyaient, de leur côté, révoquer pour des faits étrangers au service. Bref, à partir de cette date, une certaine agitation se manifesta dans tout le personnel des chemins de fer, agitation qui ne fit que croître de jour en jour.

Le 7 juin (1) un ultimatum était adressé aux Compagnies pour leur demander :

(1) Le 6 juin l'Association amicale des employés de chemins de fer et le Syndicat professionnel des mécaniciens s'étaient prononcés contre la grève.

1^o La reconnaissance du syndicat ;

2^o La réintégration des agents révoqués.

Sur le premier point, les cheminots obtinrent gain de cause, mais il n'en fut pas de même en ce qui concerne le second. Les choses, pourtant, en étaient restées là lorsque, le 7 juillet, les ouvriers de la Compagnie d'Orléans se mirent en grève.

Pendant plusieurs jours, celle-ci resta strictement limitée aux travailleurs de ce réseau ; mais, comme ces derniers n'obtenaient, malgré tout, aucune satisfaction, il fut décidé que leurs camarades des autres lignes feraient cause commune avec eux. C'est ainsi que le 15 juillet 6.000 employés quittaient leur travail tant à Paris qu'en banlieue.

Aussitôt, les Compagnies prévinrent les grévistes que ceux qui n'auraient pas réintégré leur poste dans un certain délai seraient considérés comme démissionnaires.

De son côté, le gouvernement fit occuper militairement les voies et les principales gares.

Ces deux mesures suffirent à enrayer le mouvement et le 20 juillet la grève était complètement terminée. A la suite de ces événements plusieurs agents furent révoqués et, parmi eux, M. Prades, le secrétaire général du Syndicat national.

Un grand nombre d'adhérents se retirèrent de la chambre syndicale ; ceux du P.-L.-M., notamment, profitèrent de l'occasion pour constituer un nouveau syndicat qui ne devait comprendre que les employés de ce réseau.

TENTATIVE DE GRÈVE GÉNÉRALE (1898) (1)

Malgré l'échec complet, auquel avait abouti le mouvement de 1891, les chefs du Syndicat national ne se découragèrent pas pour cela, mais résolurent de mieux s'organiser à l'avenir. Ils en vinrent, notamment, à se demander, s'il ne conviendrait pas de faire coïncider la grève des cheminots avec une grève générale des principales corporations.

Cette idée trouva d'ailleurs, en la personne de M. Guérard, le nouveau secrétaire général du Syndicat national, un défenseur particulièrement ardent. C'est ainsi qu'au VIII^{me} Congrès national corporatif tenu à Tours en 1896, comme les délégués de la Fédération du Livre et des employés du gaz exposaient aux congressistes les difficultés, l'impossibilité même d'une grève générale par suite de la faible minorité des ouvriers syndiqués, M. Guérard fit observer qu'en Belgique « la grève générale, quoique mal organisée », avait « fait obtenir le droit de vote aux travailleurs » ; qu'en Suisse « une simple menace de « grève des chemins de fer » avait eu « pour résultat « des concessions très grandes de la part des Compagnies ». Et quelques instants après il ajoutait : « La « grève générale ne peut être décidée à l'avance, elle « éclatera subitement, par une grève des chemins de fer,

(1) Pour les détails de cette grève, voir Ludovic Desveaux, *Les coalitions dans le personnel des chemins de fer*, thèse de Paris, 1899.

« par exemple, qui étant déclarée sera le signal de la
« grève générale. Aux militants, à ce signal, de faire
« quitter le travail à leurs camarades des syndicats. Ceux
« qui travailleront ce jour-là on saura bien les en empê-
« cher par la force (1).

Ces déclarations furent suivies, bientôt après, d'une violente campagne de presse menée dans tout le pays.

Au congrès du Syndicat national qui eut lieu au mois d'avril 1898, la question de la grève y fut discutée à nouveau et rencontra plus d'adeptes que jamais.

Finalement, il fut décidé qu'une délégation se rendrait auprès des directeurs du réseau, pour leur demander d'entrer en rapport avec le Syndicat national, et que, suivant la réponse faite, le Congrès prendrait une décision.

Or, seul de tous les directeurs, M. Noblemaire, du P.-L.-M., consentit à recevoir la délégation en question, les autres, au contraire, trouvèrent différents prétextes pour se dérober à l'entrevue sollicitée.

Devant un semblable refus, le Congrès n'hésita plus un instant, et par 54 voix contre 13 et 31 abstentions se prononça en faveur de la grève générale.

Celle-ci une fois votée, il s'agissait de savoir à quel moment elle aurait lieu. Cependant, comme on se rendait compte qu'il serait de la dernière imprudence d'en faire connaître à l'avance la date exacte aux Compagnies, on

(1) Extrait du *compte rendu du VIII^e Congrès national corporatif*, tenu à Tours en 1896, pages 90 et 91. Voir aussi *Journal des Débats* du 20 septembre 1896.

s'en remit au comité directeur du soin de fixer lui-même le jour où celle-là aurait lieu.

Peu de temps après, le 20 juin 1898 (1), M. Guérard adressait un pressant appel à tous les chefs des principaux syndicats de travailleurs, les engageant à faire cause commune avec les agents des chemins de fer, et les priant en outre, de lui faire savoir dans le plus bref délai possible, s'ils étaient disposés à suivre le mouvement des cheminots.

Sur 2.000 syndicats ainsi consultés, 46 seulement se déclarèrent prêts à se solidariser avec leurs camarades des voies ferrées.

Le 12 juillet, le même secrétaire général demandait une dernière fois aux directeurs des Compagnies s'ils persistaient toujours dans leur refus de discuter avec le Syndicat national.

Sur la réponse négative de ces derniers, le Conseil d'administration du Syndicat prit la résolution de proclamer la grève à la première occasion.

Celle-ci se présenta trois mois plus tard, vers le milieu du mois d'octobre. A cette époque, en effet, les ouvriers du bâtiment, se trouvant en grève depuis plus de trois semaines, nécessitaient un grand déploiement de troupes. D'un autre côté, plusieurs questions d'ordre politique ou diplomatique préoccupaient sérieusement le Gouvernement et les Chambres (2).

(1) *Tribune de la voie ferrée* du 20 juin 1898.

(2) Parmi ces questions citons : l'affaire Dreyfus, le conflit avec l'Angleterre, les bruits de complot militaire, la crise ministérielle,

Profitant, donc, de ces diverses circonstances, le Syndicat national lança un dernier appel à tous les cheminots, les engageant à s'unir pour la lutte qui allait commencer. En même temps, un manifeste adressé au public faisait connaître à ce dernier les raisons motivant la cessation du travail, et se terminait par un appel aux ouvriers des autres corporations à faire cause commune avec les agents de chemins de fer.

Mais cet appel, pas plus d'ailleurs que le premier, ne fut entendu, les trains continuèrent à circuler comme à l'ordinaire, et c'est à peine si quelques agents abandonnèrent leur poste (1).

Bref, le 17 octobre, M. Guérard lui-même était obligé de reconnaître l'effondrement de ses espérances.

Les Compagnies sortaient encore une fois victorieuses de la lutte, cependant qu'une quarantaine d'employés se voyaient révoquer.

GRÈVE DES CHEMINS DE FER DE LA CORSE (1901) (2)

Le 18 juillet 1901, les agents des chemins de fer de la Corse éprouvèrent eux aussi le besoin de se mettre en grève.

Leurs revendications portaient sur la diminution de la journée de travail, l'augmentation du salaire et sur divers autres points moins importants, tels que l'avancement, le

(1) Consulter *Le Temps* du 14 au 18 octobre 1898.

(2) Consulter, pour les détails de cette grève, *Le Temps* du 18 au 25 juillet 1901.

classement, la retraite, etc., etc. Quelques-uns d'entre eux, cependant, allaient jusqu'à demander la déchéance de la Compagnie dans son contrat avec l'État.

M. Guérard fit le voyage de Corse pour apporter aux grévistes les encouragements de leurs camarades du continent et la promesse de leur faire parvenir des subsides.

Le 19 juillet, une tentative de réconciliation eut lieu, au cours de laquelle les représentants de la Compagnie et les délégués cheminots tombèrent d'accord sur un certain nombre de questions.

Malheureusement, cette entente ne fut pas ratifiée par la majorité des ouvriers, qui décida de continuer la grève à outrance.

Finalement, un arbitrage du président du tribunal de Bastia mit fin au conflit à la satisfaction de tous et, le 24 juillet, le travail reprenait dans toutes les gares.

LA GRÈVE D'OCTOBRE 1910

Pour trouver l'origine de la grève d'octobre 1910 et pour s'en expliquer les causes, il faut remonter jusqu'à l'automne de 1909. A cette époque, en effet, le Syndicat national des employés de chemins de fer venait de remporter une grosse victoire.

A la suite d'une campagne de plusieurs années, les cheminots avaient obtenu le vote de la loi du 21 juillet 1909 (1) sur les retraites, loi qui sans être parfaite n'en

(1) D'après ce texte, tout agent, employé ou ouvrier des chemins

constituait pas moins un très grand progrès sur les règlements antérieurs.

Le Syndicat à qui cette campagne avait si bien réussi devait-il en rester là ?

Il ne le pensa pas et c'est vers le relèvement des petits salaires (1) qu'allaient tendre ses nouveaux efforts.

de fer a droit à une pension de retraite, après 25 ans d'affiliation et 50 ans d'âge pour les mécaniciens et les chauffeurs, 55 ans pour les autres agents du service actif et 60 ans pour les agents du service sédentaire.

Toutefois, ces limites d'âge sont abaissées en cas de maladie, de blessures ou d'infirmités.

Le taux de cette retraite doit égaler autant de cinquantièmes du traitement moyen que l'agent compte d'années d'affiliation. Enfin la loi du 21 juillet 1909 prévoit la réversibilité de la pension sur la tête de la veuve et des orphelins (Consulter *Journal officiel*, année 1909, page 7926).

(1) Un grand nombre de cheminots, en effet, même à Paris, touchent des salaires inférieurs à cinq francs.

C'est ainsi que sur le *réseau du P.-L.-M.* :

L'homme d'équipe gagne 4 francs par jour.

Le chef de service d'équipe gagne 1.600 francs par an.

(Voir, à ce propos, *Journal officiel*, séances de la Chambre, 1910, page 2593).

Sur le *réseau de l'Est* :

Les manœuvres débutent à 3 fr. 75 par jour.

Après 20 ans de service ils touchent 4 fr. 75 par jour.

L'homme d'équipe est commissionné à 1.300 francs.

L'aiguilleur est commissionné à 1.350 francs.

Ces chiffres sont donnés par le *Mouvement social*, 1911, page 16.

Sur le *réseau de l'Etat* :

Les chauffeurs	} de 4 ^e classe touchent 1.800 fr. par an.	
Les chefs-d'équipe . . .		de 5 ^e — 1.650 fr. —
Les chefs de halte . . .		de 6 ^e — 1.500 fr. —
Les chefs de train . . .		de 7 ^e — 1.350 fr. —
Les facteurs enregistreurs.		

Sans doute cette question n'intéressait qu'une partie du personnel, mais par esprit de solidarité, il fut entendu que ceux qui jouissaient déjà d'un salaire assez élevé, feraient cause commune avec leurs camarades moins favorisés.

La campagne de lutte s'ouvrit donc par un grand meeting (1) tenu à la Bourse du travail le 16 septembre 1909.

A partir du 13 octobre, la *Tribune de la voie ferrée* publia toute une série d'articles sur le but de la campagne engagée.

Le 12 décembre, plus de 600 cheminots parcoururent les grands boulevards aux cris de « Les cent sous, les cent sous ».

Le 20 mai 1910, un nouveau cortège se rendait aux Champs-Élysées aux cris de « vive la grève, à bas les salaires de famine ».

Les aide-électriciens . . .	de 1 ^{re} classe touchent 1.400 fr. par an.
Les aiguilleurs . . .	de 2 ^e — 1.320 fr. —
Les distributeurs. . .	de 3 ^e — 1.260 fr. —
Les facteurs . . .	de 4 ^e — 1.200 fr. —
Les garde-freins. . .	de 5 ^e — 1.150 fr. —
Les sous-chefs d'équipe .	de 6 ^e — 1.100 fr. —
	de 7 ^e — 1.050 fr. —

Ces derniers chiffres relatifs au réseau de l'Etat sont extraits de l'*Ordre général de service* n° 525 du 11 mars 1910.

(1) A l'issue de cette réunion, l'ordre du jour suivant avait été adopté. « Les travailleurs des chemins de fer de tous les réseaux...
« considérant que le relèvement des salaires et des appointements
« est la réforme la plus urgente à faire aboutir, approuvent le
« Syndicat national d'engager une lutte à cet effet »,

Cependant, comme les Compagnies continuaient à faire la sourde oreille, la *Fédération des mécaniciens et des chauffeurs*, qui jusque là s'était prudemment tenu à l'écart des mouvements grévistes antérieurs, éprouva le besoin de se rapprocher du Syndicat national et de se solidariser avec lui.

C'est sur ces entrefaites que se tint à Paris le 21^{me} Congrès des employés de chemins de fer.

Parmi les nombreuses résolutions qui furent prises au cours de celui-ci, il fut décidé notamment, qu'on solliciterait des directeurs de réseau une audience dans laquelle les cheminots seraient appelés à discuter de leurs intérêts professionnels en présence du ministre.

Une demande en ce sens fut donc adressée au gouvernement ainsi qu'aux différentes Compagnies (1).

Le 28 mai, le Syndicat national, n'ayant reçu aucune réponse, reitéra sa demande en même temps qu'il faisait parvenir au ministre le texte des deux lettres qu'il avait adressées aux Compagnies. C'est alors que dans le courant du mois de juin, les directeurs de réseau firent connaître au gouvernement les raisons pour lesquelles il leur était impossible de consentir à une pareille proposition (2).

(1) On trouvera le texte de cette lettre, qui remonte au 25 avril 1910, dans le *Mouvement social* de 1911, p. 35 et dans la *Revue socialiste* de novembre 1910, p. 398.

(2) La lettre des directeurs se trouve reproduite dans la *Revue socialiste* de novembre 1910, p. 400.

« Ainsi que vous le savez, Monsieur le Ministre (écrivirent ceux-ci), nous nous montrons toujours disposés à examiner les demandes qui nous sont faites par nos agents syndiqués ou non, et à discuter avec eux, en groupe ou isolément, les questions qui peuvent les intéresser directement avec le désir de donner satisfaction à ce que ces demandes peuvent avoir de légitime dans la mesure compatible avec nos possibilités financières ».

« Mais, d'une part, nous estimons que, pour l'examen des questions relatives à la situation de son personnel, chaque Compagnie doit conserver son individualité propre, que les conditions dans lesquelles ces questions peuvent se poser sont différentes d'une Compagnie à l'autre, d'après la situation particulière de chaque réseau, et que par conséquent elles ne peuvent faire l'objet entre les différentes compagnies d'une délibération ».

« Et, d'autre part, nous ne saurions considérer comme ayant qualité pour se présenter à nous au nom de l'ensemble de notre personnel, ni comme pouvant constituer entre celui-ci et nous un intermédiaire utile, un syndicat dont les réclamations bruyantes et les manifestations violentes sont certainement très loin de répondre aux sentiments véritables de l'immense majorité de nos agents ».

Cette lettre, dont les cheminots n'eurent connaissance que par la voie de la presse (1), provoqua une irritation

(1) Le *Journal des Débats* publiait, en effet, la réponse des Compagnies dans son numéro du 29 juin 1910.

très légitime chez les dirigeants du Syndicat national.

Aussi, dès le 17 juillet, le Conseil d'administration de ce dernier donnait-il pleins pouvoirs au comité de grève, pour déclarer celle-ci quand bon lui semblerait, mais le plus tôt possible, afin de mieux relever l'injure morale que comportait le refus si dédaigneux des Compagnies.

Divers incidents, qui se produisirent à quelque temps de là, auraient pu servir de prétexte à l'ouverture des hostilités. Néanmoins le comité central, au lieu de profiter de ces occasions (1), préférait attendre, estimant que le moment propice n'était pas encore venu.

Malheureusement, certains impatients se lassèrent de ces remises continuelles et finirent par déclarer la grève de leur propre chet.

Celle-ci éclata, en effet, dans la nuit du 8 au 9 octobre dans les dépôts de la Chapelle-Saint-Denis. Elle fut tout d'abord limitée au personnel des ajusteurs, des menuisiers, des tapissiers et des ouvriers cockeriers. C'était mille ouvriers au plus.

Leur mécontentement provenait de la suppression brusque des heures supplémentaires, en compensation desquelles on leur avait laissé espérer 1 fr. 25 d'augmen-

(1) C'est ainsi qu'au début du mois d'août 1910, trois ouvriers du P.-L.-M. avaient été révoqués pour des faits étrangers au travail.

Quelque temps après, le secrétaire du groupe syndical de Lille, *Eckman*, avait été congédié pour une faute insignifiante. Enfin l'agent *Renault*, de l'Ouest-Etat, s'était vu lui aussi révoquer pour sa brochure intitulée : *Le syndicalisme dans les chemins de fer* (Consulter à ce propos la *Revue socialiste* de 1910, page 402).

tation sur leur salaire fixe. Or, ils n'avaient reçu que 50 centimes d'augmentation.

De plus, les nettoyeurs qui avaient accompli leur service militaire, devaient voir porter leur traitement à un minimum de 5 francs par jour. Or, un petit nombre d'entre eux seulement avaient bénéficié de cette majoration.

Mécontents de cette manière de faire, tous ces ouvriers quittèrent donc leur travail, non sans avoir protesté auprès de leur chef de dépôt.

Dans la journée du 9, le comité de réseau se réunit précipitamment à Amiens et décida que la grève s'étendrait à tout le réseau du Nord.

Le lendemain soir et comme suite à cette résolution les agents de Paris-Nord votaient la suspension du travail.

A partir de ce moment la grève se généralisa très vite. C'est à peine si, dans la matinée du 11, quelques trains de grande ligne purent encore prendre le départ ; le service de banlieue ne fonctionnait déjà plus et à trois heures de l'après-midi les portes de la gare Paris-Nord étaient fermées.

Lorsque les dirigeants du Syndicat national, retenus momentanément à Toulouse par le Congrès des cheminots du Midi, apprirent les événements qui venaient de se dérouler en leur absence, ils s'en montrèrent très contrariés. Néanmoins ils espéraient que leurs collègues du Comité central de grève interviendraient auprès de leurs camarades du Nord, pour leur montrer combien ils

avaient eu tort de prendre ainsi les devants, et les engageraient à reprendre le travail. Voici notamment ce qu'écrivait M. Bidegaray : « Je ne puis que regretter ce « mouvement partiel... Je pense qu'on va montrer à nos « camarades du Nord l'inconvénient d'une grève inté- « ressant seulement quelques groupes, quand on est à la « veille peut-être d'un mouvement d'ensemble. »

Le plus grand calme, en effet, semblait régner sur les autres réseaux, lorsque, le 11 au soir, le groupe de Paris-Saint-Lazare-Batignolles, habilement circonvenu par Le Guennic et Bidamant, proclama à son tour la grève générale sur tout le réseau de l'Ouest-Etat.

C'est dans ces conditions que se réunit dans la nuit du 11 au 12 octobre le Comité central de grève. Celui-ci, pris au dépourvu par la soudaineté des événements, et désireux par ailleurs de rester fidèle à son attitude antérieure, ne savait quel parti adopter.

Les uns préconisaient la reprise du travail, d'autres, au contraire, s'élevaient énergiquement contre une semblable proposition qui équivaldrait à un désavœu manifeste du mouvement entamé.

Finalement, se rangeant du côté de ces derniers, le Comité central décréta la grève générale immédiate sur tous les réseaux (1).

(1) Les revendications communes à l'ensemble des cheminots portaient sur les points suivants :

1° Augmentation générale des salaires ; — 2° Effet rétroactif de la loi du 21 juillet 1909 sur les retraites ; — 3° Réglementation du tra-

Le lendemain, les divers Comités de réseau proclamaient à leur tour et chacun pour son compte la suspension du travail.

Cependant, le gouvernement, justement ému du préjudice grave que causait à la nation tout entière l'interruption des transports par voie ferrée, se décida à prendre certaines mesures pour enrayer le mouvement gréviste.

C'est ainsi qu'il fit procéder à l'arrestation des principaux meneurs en vertu des articles 16 et 17 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, et de l'article 23 de la loi du 29 juillet 1881 sur la presse.

En outre, deux arrêtés du ministre de la guerre, en date des 11 et 12 octobre 1910, appelaient sous les drapeaux tout le personnel des sections de chemins de fer pour une période de 21 jours.

Ces deux mesures jetèrent déjà le plus grand désarroi parmi les dirigeants et permirent aux hésitants de réintégrer leur poste.

De fait, malgré tous les avis prodigués par le nouveau Comité de grève, pour dissuader les grévistes de répondre à leur ordre d'appel, un très grand nombre n'en prirent pas moins leur brassard de mobilisation.

Les rentrées devenant de jour en jour plus nombreuses, le groupe de défense des intérêts corporatifs des employés et ouvriers des chemins de fer à la Chambre,

vail ; — 4^e Application du repos hebdomadaire ; — 5^e Commissionnement de tout le personnel au traitement minimum de 1.850 francs.

fit une démarche auprès du président du conseil pour le prier d'intervenir entre les Compagnies et leur personnel.

M. Briand s'y refusa sous prétexte que la grève « était « virtuellement terminée, la presque totalité des agents « ayant repris le travail ».

Cette assertion eut le don d'exaspérer au plus haut point le Comité de grève, qui pour montrer combien le gouvernement se faisait illusion, organisa un meeting monstre sur les pelouses du lac Daumesnil.

Au dernier moment cette manifestation fut elle-même interdite.

Cette fois la grève était bien terminée (1).

Une affiche, apposée sur les murs dans la journée du 18 octobre, ordonnait la reprise du travail et se terminait par cette phrase un peu emphatique : « Cheminots, vain-
« cus nous ne sommes pas abattus ; pour le Syndicat
« national, pour la Fédération des chauffeurs et mécani-
« ciens, serrons nos rangs et préparons, en acquérant la
« force, la revanche de notre droit ».

(1) A la suite de cette grève, 3 300 agents furent révoqués. Quelques-uns ont été réintégrés depuis, mais les Compagnies en général ne semblent guère disposées à user de clémence vis-à-vis des autres.

CHAPITRE III

Considérations générales sur les grèves dans les chemins de fer, tant au point de vue des intérêts économiques que de la défense nationale.

Les grèves de chemins de fer ne présentent pas dans tous les pays, la même importance. Celle-ci, en effet, varie suivant les différents moyens de communication dont chacun d'eux dispose.

Il est certain, par exemple, que dans un pays, comme l'Allemagne et surtout la Prusse, sillonnée dans tous les sens par de nombreux canaux ou cours d'eau navigables, l'interruption des transports par voie ferrée présentera pour l'industrie nationale de ces Etats des inconvénients beaucoup moins graves, que dans un pays comme la Suisse qui ne peut compter que sur ses chemins de fer.

Quoique mieux favorisée à cet égard, la France ne possède pas cependant un réseau de voies navigables suffisant, pour alimenter ses usines de matières premières. Dans beaucoup de régions, la voie ferrée reste malheureusement l'unique moyen de transport à bon marché. Celui-ci venant à disparaître, toutes les industries,

dont il est, en quelque sorte, la base indispensable, se voient dans la nécessité de restreindre leur production sinon de l'arrêter, vouant indirectement au chômage un grand nombre d'ouvriers.

Ces inconvénients, d'ailleurs, ne sont pas seulement concomitants à la grève ; bien souvent ils subsistent alors même que celle-ci a déjà pris fin.

C'est ainsi, par exemple, que, deux mois après la grève d'octobre 1910, la Compagnie du Nord avait dans ses transports un retard de plus de 20.000 wagons, que 2.800 de ces derniers se promenaient sur les lignes sans que l'on sut d'où ils venaient, où ils allaient, ni à qui appartenaient les marchandises qu'ils contenaient.

A la même époque, un train spécial chargé de coton partait tous les jours du Havre pour les Vosges, tellement la matière première faisait défaut dans les usines de l'Est (1).

Enfin, les mines du Nord parlaient de faire chômer les ouvriers un jour par semaine, pour pouvoir déblayer le trop plein de leurs carreaux encombrés de charbon.

Or, toutes ces considérations relatives au transport des matières brutes s'appliquent tout aussi bien au transport des voyageurs, des denrées alimentaires et des correspondances postales.

Les personnes, en effet, voulant se rendre d'un point à

(1) Consulter M. de Seilhac, *La grève des cheminots* (octobre 1910) page 94.

un autre sont obligées, faute de trains, de recourir à d'autres moyens de transport, généralement très coûteux, et par conséquent peu accessibles aux prolétaires (1).

D'un autre côté, la suspension du trafic empêchant les denrées (lait, beurre, œufs, légumes, marée) d'arriver sur les marchés des grands centres de consommation, provoque inévitablement le renchérissement de celles-ci, grevant ainsi d'autant le modeste budget des travailleurs.

En sens inverse, les producteurs de ces mêmes marchandises, ne pouvant plus compter sur leurs débouchés habituels, se voient contraints de vendre leurs produits sur place et la plupart du temps à vil prix.

Enfin, le transport des lettres et des dépêches lui-même, qui joue aujourd'hui un rôle si important dans la conclusion des affaires commerciales, se trouve pour ainsi dire interrompu pour le plus grand dommage de la nation tout entière.

En un mot, et de quel côté qu'on se tourne, aucune industrie, même celle des mines, ne paraît plus utile et plus indispensable à la vie nationale que celle des chemins de fer.

Cependant, ce n'est pas au point de vue économique qu'on s'est placé de préférence, pour demander l'interdiction de la grève aux cheminots, mais plutôt au point de

(1) C'est ainsi qu'on payait : 50 francs pour aller de Paris à Chantilly ; 100 francs pour aller de Paris à Compiègne ; 300 francs pour aller de Paris à Lille.

vue de la défense nationale. A notre époque, en effet, grâce aux armes puissantes dont disposent les belligérants, la victoire revient souvent à celui des deux qui a pu mettre sur le champ de bataille, et dans le plus bref délai possible, le plus grand nombre d'hommes, de matériel et de munitions.

Dans cet ordre d'idées, la France s'est constitué tout un réseau de lignes stratégiques, destinées à transporter vers la frontière, en cas de mobilisation, les divers corps de troupes disséminés en temps de paix sur tous les points de son territoire.

Or, ces convois devant être, en principe, formés et conduits par les agents actuellement au service des Compagnies, on peut se demander non sans inquiétude, ce qu'il adviendrait de tout ce plan de mobilisation, si un ennemi peu scrupuleux profitait précisément de ce que nos cheminots viennent de proclamer la grève pour nous déclarer la guerre.

Sans doute, les employés de chemins de fer ont toujours fait preuve de sentiments patriotiques, et affirmé, à maintes reprises, que dans une hypothèse semblable ils feraient abstraction de leurs intérêts professionnels pour réintégrer leur poste.

Néanmoins, combien de temps ne s'écoulerait-il pas entre le moment où ces derniers reprendraient leur travail et celui où le service serait rétabli d'une façon normale? Ne risquerait-on pas de voir, comme en 1910, certaines gares encombrées de files interminables de

wagons, tandis que d'autres qui en auraient particulièrement besoin ne sauraient où en trouver.

Reconnaissons donc qu'à ce second point de vue, plus encore qu'au précédent, une grève de cheminots présente pour la nation des dangers très graves, et qu'il importe de prendre certaines mesures pour éviter le retour de semblable événement.

Cette question a fait, d'ailleurs, l'objet de nombreuses propositions de loi que nous examinerons un peu plus loin. Mais avant de procéder à cette étude, nous allons passer en revue quelques textes législatifs qui se rapportent plus ou moins directement à la suspension du travail sur les voies ferrées.

CHAPITRE IV

Les grèves de chemins de fer et la législation actuelle.

Malgré le rôle important que les chemins de fer jouent en temps de paix et qu'ils joueraient particulièrement en temps de guerre, aucun texte législatif n'est venu, cependant, interdire d'une façon formelle le droit de grève aux cheminots. Tout au plus, pourrait-on citer quelques dispositions spéciales, destinées à assurer la concentration des troupes en cas de mobilisation. Mais en dehors de cette hypothèse, le droit de grève de ces travailleurs reste soumis, à quelques exceptions près, aux mêmes règles que celui des autres ouvriers de l'industrie privée.

C'est de l'étude de ces différentes dispositions que nous allons nous occuper ici, en nous plaçant successivement aux deux points de vue suivants : 1^o Temps de guerre ; 2^o Temps de paix.

SECTION PREMIÈRE. — Temps de guerre.

L'article 22 de la loi du 28 décembre 1888 sur les réquisitions décide qu'en « temps de guerre, le service des

« chemins de fer relève tout entier de l'autorité militaire ». Ce texte n'est, du reste, que la reproduction sous une forme différente, de l'idée que nous trouvions déjà dans la loi du 3 juillet 1877, et d'après laquelle les Compagnies de chemins de fer étaient tenues, en cas de mobilisation, de mettre à la disposition de l'autorité militaire, toutes leurs ressources en personnel et en matériel.

L'article 24 de la loi du 28 décembre 1888 stipule en outre que « les commandants des armées ont » également sous leurs ordres « un personnel spécial comprenant: 1^o *Des sections de chemins de fer de campagne*, organisées en « tout temps avec le personnel des grandes Compagnies « de chemins de fer et du réseau de l'État ».

2^o « *Des troupes de sapeurs de chemins de fer* ».

Ainsi, d'après ces deux articles (22 et 24), non seulement les agents de chemins de fer relèvent de l'autorité militaire en cas de mobilisation, mais encore dès le temps de paix, il est formé avec ces derniers des sections spéciales destinées à assurer la concentration des troupes.

Ces sections spéciales, au nombre de 10, comprennent 1.400 hommes chacune. Si l'on ajoute à ce contingent les sapeurs des chemins de fer du 5^{me} génie, on voit que 15.000 hommes seulement, du moins jusqu'en 1910, se trouvaient atteints par l'ordre de mobilisation et tenus de rejoindre leur corps immédiatement. Ils étaient, pour cette raison, placés dans ce qu'on est convenu d'appeler l'*affectation spéciale*. Quant aux autres employés, *non-affectés*, ils tombaient purement et simplement sous le

coup de l'article 51 de la loi de 1889 sur le recrutement de l'armée, reproduit par l'article 42 de la loi du 21 mars 1905 et qui est du reste ainsi conçu : « En cas de « mobilisation, nul ne peut se prévaloir de la fonction « ou de l'emploi qu'il occupe pour se soustraire aux « obligations de la classe à laquelle il appartient...

« Sont autorisés à *ne pas rejoindre* immédiatement, dans « le cas de convocation par voie d'affiches et de publica- « tions sur la voie publique, les titulaires de fonctions et « employés désignés aux tableaux A, B, C, annexés à la « présente loi, sous la condition qu'ils occupent ces fonc- « tions ou emplois depuis six mois au moins. »

Or, si nous nous reportons au tableau A voici ce que nous y lisons.

TABLEAU A

Personnel placé sous les ordres des ministres de la guerre et de la marine ou mis à leur disposition en cas de mobilisation.

Chemins de fer : 1^o Sections techniques ; — 2^o Personnel de l'exploitation technique ; — 3^o Administration centrale des grandes Compagnies.

Ainsi jusqu'à ces dernières années, les employés de chemins de fer se trouvaient répartis, au point de vue militaire, en deux grandes catégories : les *uns* appartenant aux sections techniques, placés dès le temps de paix dans l'*affectation spéciale*, étaient tenus de rejoindre *immé-*

diatement leur corps en cas de mobilisation ; les *autres*, au contraire, placés dans la *non affectation* n'étaient *tenus de rejoindre que dans un certain délai* fixé par le ministre de la guerre. En attendant ils devaient rester à leur poste habituel, pour assurer l'exécution des transports, concurremment avec les agents non soumis aux obligations militaires.

Un décret en date du 8 décembre 1909 avait organisé les sections techniques des chemins de fer de campagne. Mais, jusqu'au mois de juillet 1910, aucune disposition spéciale n'avait été prise : 1^o Pour fixer, au cours de leur service sur les réseaux, la situation militaire hiérarchique des hommes classés dans la non affectation ; 2^o pour assurer leur encadrement et prévoir leur emploi éventuel dans les formations mobilisées.

Pour combler cette lacune et constituer avec ce personnel non affecté, des unités de complément rattachées aux sections techniques de chemins de fer de campagne, le ministre de la guerre fit signer le 16 juillet 1910 au Président de la République, le décret dont la teneur suit :

« Le décret du 8 décembre 1909, portant organisation des sections de chemins de fer de campagne, est
« complété ainsi qu'il suit :

Article 4 bis : « En dehors de la composition prévue
« au tableau A, les sections de chemins de fer de campagne comprennent un nombre variable de subdivisions complémentaires, destinées à fournir le personnel
« et les cadres nécessaires pour renforcer ou maintenir

« au complet les sections déjà formées, et à entrer éventuellement dans la composition des nouvelles sections
« à créer en temps de guerre par le ministre de la guerre.
« Le nombre de ces subdivisions complémentaires, leur composition et leur répartition entre les réseaux sont
« déterminés par le ministre de la guerre. Ces éléments
« sont appelés à l'activité au moment de la mobilisation,
« et les agents qui les constituent, classés dès le temps
« de paix dans l'affectation spéciale, sont maintenus provisoirement à la disposition des commissions de réseau,
« sur les lignes exploitées par les Compagnies ».

Une instruction ministérielle, portant la même date, décidait que les sections techniques des chemins de fer de campagne comprendraient à l'avenir :

a) Un service central :

b) Trois divisions distinctes: 1^o Mouvement; — 2^o Voie ;
— 3^o Traction ;

c) Un dépôt central commun aux trois divisions et au service central ;

d) Des subdivisions complémentaires territoriales, distinctes par service (mouvement, voie, traction), rattachées au dépôt central.

Grâce à ces nouvelles dispositions, ce n'est plus 15.600 mais 150.000 employés environ, qui se trouvent désormais placés dans l'affectation spéciale (1).

En cas de mobilisation, ceux-ci sont considérés comme

(1) Une première convocation de ces subdivisions a précisément eu lieu lors de la dernière grève des cheminots.

de véritables militaires. Ils obéissent à leurs chefs non plus en tant qu'ouvriers mais en tant que soldats et sont soumis par conséquent à toutes les règles du code de justice militaire. Ils n'en restent pas moins à la disposition de leurs Compagnies, pour assurer le service des transports, et reçoivent de ces dernières le même traitement qu'en temps de paix.

Enfin, comme le droit de grève a toujours été interdit aux militaires, il en résulte que la moitié des agents de chemins de fer se verraient privés, eux aussi, de ce droit, dès le moment où serait publié l'ordre de mobilisation.

Sans doute, les cheminots, ainsi affectés, sont loin de former la totalité du personnel, puisque ne peuvent être inscrits sur les contrôles de ces subdivisions que les agents permanents comptant au moins six mois de service et restant soumis aux obligations militaires ; mais si les autres employés ne sont pas à vrai dire mobilisables, ils restent cependant à la disposition du ministre de la guerre, qui peut les réquisitionner pour leur faire accomplir le même service que celui dont ils sont chargés en temps ordinaire.

Deux arrêtés du ministre de la guerre, en dates des 11 et 12 octobre, convoquèrent, en effet, pour une période de 21 jours.

27.860 agents du réseau du Nord.

41.298 — du P.-L.-M.

23.183 — du Paris-Orléans.

18.968 — de l'Est.

37.821 — Ouest-Etat, Ceintures.

Au total 149.130 agents.

En résumé, nous pouvons affirmer que le gouvernement se trouve, dès aujourd'hui, suffisamment armé contre une grève de cheminots venant à éclater, soit au cours d'une mobilisation, soit même immédiatement avant celle-ci.

Les employés, en effet, qui violeraient les présentes dispositions, s'exposeraient aux peines prévues par les articles 230 et 231 du code de justice militaire (1).

SECTION II. — Temps de paix.

1° DISPOSITIONS DU CODE CIVIL.

Action en dommages-intérêts.

Le législateur de 1864, tout en reconnaissant la légitimité du droit de coalition, n'a pas entendu soustraire les grévistes aux règles de droit commun, concernant les obligations et en particulier aux dispositions des articles 1134 et 1780 du code civil.

Le premier de ces textes pose en principe, que les conventions légalement formées, ne peuvent être révoquées que du consentement mutuel de ceux qui les ont faites.

Cependant l'article 1780 vient apporter une exception à ce principe en décidant que « le louage de services, fait

(1) Le premier de ces textes punit l'*insoumission* en temps de guerre de 2 à 5 ans de prison.

Et le second punit la *désertion* à l'intérieur du pays en temps de guerre de 2 à 5 ans de travaux publics.

sans détermination de durée », pourra « toujours cesser par la volonté d'une des parties contractantes ».

Mais, dans ce cas, la résiliation du contrat pourra « donner lieu à des dommages-intérêts ».

Or, le contrat par lequel l'employé de chemins de fer loue ses services à une Compagnie est un contrat à durée indéterminée ; peu importe que cet agent soit rétribué à l'année ou au mois, comme le sont les agents commissionnés, ou qu'il soit rétribué à la journée comme c'est le cas des manœuvres et des journaliers.

Ici l'année, le mois, la journée ne sont pas des termes assignés au contrat et à l'arrivée desquels celui-ci prendrait fin ou se continuerait par tacite reconduction, non, ce sont plutôt des unités de travail sur lesquelles se calculent les salaires à payer.

Ces travailleurs peuvent donc se prévaloir de l'article 1780 pour rompre leur contrat ; mais si nous leur reconnaissons ce droit, nous devons reconnaître également aux Compagnies celui de réclamer à leurs agents des dommages-intérêts, chaque fois que ces derniers font de leur droit de rupture un usage abusif et notamment lorsqu'ils se mettent en grève sans avoir observé les délais de préavis en usage dans la corporation (1).

Il est vrai que, dans la plupart des cas, cette action sera simplement illusoire ; car si les Compagnies présen-

(1) Dans ce sens voir *Dalloz périodique*, 1902, 1^{re} partie, page 323 ; — 1904, 1^{re} partie, page 289 ; — 1904, 2^e partie, page 219 ; — 1907, 1^{re} partie, page 369.

tent en général des garanties de solvabilité suffisantes on ne saurait en dire autant de leurs employés.

Aussi l'article 1780 envisagé à ce point de vue serait-il, pour les Compagnies, une arme bien faible si celles-ci ne puisaient dans ce même texte le droit de rompre le contrat à leur tour, si, en un mot, elles ne disposaient du droit de révocation.

Droit de révocation.

Dans le paragraphe précédent, nous avons considéré la grève des cheminots comme constituant une rupture de leur contrat de travail.

Or, c'est là une question aujourd'hui très controversée que celle de savoir si la cessation du travail résultant d'une grève constitue une rupture ou une simple suspension du contrat de travail (1).

D'après la jurisprudence de la cour de cassation (2) la grève entraînerait dans tous les cas la rupture du contrat, d'où il résulte que, non seulement les Compagnies de chemins de fer seraient en droit de réclamer des dommages-intérêts à leurs agents, au cas où ces derniers feraient de leur droit de grève un usage abusif et préjudiciable à ces dernières ; mais encore que celles-ci pour-

(1) Voir, à ce sujet, Ganzoni, *Le droit de grève et le contrat de travail*, thèse de Paris, 1911.

(2) Dans ce sens, consulter *Dalloz périodique* : année 1904, 1^{re} partie, page 289 ; — année 1907, 1^{re} partie, page 369 ; — année 1907, 1^{re} partie, page 372.

raient les remplacer sur le champ sans être tenues d'observer les délais de préavis.

Les ouvriers, de leur côté, ont toujours protesté et contre le principe de cette jurisprudence et contre ses conséquences (1).

D'après eux, la grève ne serait en somme qu'une suspension provisoire du contrat de travail, destinée à préparer les modifications à apporter à ce dernier. Par conséquent, les Compagnies ne sauraient congédier leurs agents, sans s'exposer à payer à ceux-ci des dommages-intérêts, pour tout le préjudice qu'ils auraient à subir du fait de leur révocation.

A notre avis, ces deux thèses sont l'une et l'autre fort exagérées. Si l'on se reporte, en effet, au texte de l'article 1780, il semble bien qu'il faille tenir compte avant tout de l'intention de la partie qui est considérée comme rompant le contrat. « Le contrat fait sans détermination de durée », dit ce texte, « peut toujours cesser par la volonté d'une des parties contractantes ».

Tout revient donc à se demander, quelle a été l'intention réelle des ouvriers en recourant à la grève ?

Or, la plupart du temps, ces derniers ne quittent leur travail qu'avec l'espoir de le reprendre sous peu, à des conditions plus favorables ou tout au moins semblables à celles qui leur avaient été consenties jusque là.

De leur côté, les Compagnies, en menaçant de congé-

(1) Dans ce sens l'*Humanité*, 16 mai 1904 ; voir aussi *Dalloz périodique*, année 1904, 1,289, la note de M. Planiol.

dier les agents qui n'auront pas repris leur travail dans un certain délai, ne laissent-elles pas supposer qu'elles se considèrent comme toujours liées par le contrat primitif.

Mais s'il est mal aisé de dire *a priori*, si la grève rompt ou suspend simplement le contrat de travail, il est certain, par contre, qu'elle constitue toujours une inexécution provisoire de ce dernier, et que cette inexécution va entraîner des conséquences à peu près analogues à celles qu'entraînerait une véritable rupture.

Qu'arrive-t-il, en effet, dans un contrat synallagmatique quand l'une des parties n'exécute pas son obligation ?

Dans ce cas, nous répond l'article 1184 du code civil, « le contrat n'est point résolu de plein droit », mais « la « partie envers laquelle l'engagement n'a point été exé-
« cuté, a le choix, ou de forcer l'autre à l'exécution de la
« convention lorsqu'elle est possible, ou d'en demander
« la résolution avec dommages et intérêts ».

Ce texte permettrait déjà aux Compagnies de demander aux tribunaux la résolution de leur contrat. Mais pour cela, il faudrait intenter une action en justice et attendre l'issue du procès pour pouvoir procéder au remplacement des grévistes.

L'article 1780 remédie à tous ces inconvénients puisqu'il permet à chaque contractant de rompre son contrat comme bon lui semble, à plus forte raison lorsque l'autre partie refuse de s'exécuter en abandonnant son travail.

Quant aux agents grévistes qui se trouveraient lésés par

cette rupture, ils pourront réclamer des dommages-intérêts à leur Compagnie, mais ils devront prouver, en même temps que le préjudice qui leur a été causé, la faute que celle-ci a commise en abusant de son droit de résiliation (1).

Ce droit de révocation, tel que nous venons de le décrire, a été reconnu aux Compagnies, non seulement par des hommes hostiles au droit de grève pour les cheminots, mais encore par ceux-là même qui en ont été les plus vaillants défenseurs.

C'est ainsi que, lors des débats qui eurent lieu le 8 juillet 1909, relativement à la loi sur les retraites des employés de chemins de fer, M. Barthou, ministre des travaux publics, fit la déclaration suivante : « A l'heure actuelle, j'attends que l'on me démontre que les ouvriers et employés de chemins de fer n'ont pas le droit de se mettre en grève, qu'ils n'en ont pas le droit légal ».

Ces paroles ayant produit quelque émotion, M. Barthou ajouta aussitôt après : « Mais, Messieurs, il est deux choses que je ne conteste pas : la première, c'est que les Compagnies de chemins de fer ont le droit, quand un employé s'est mis en grève, de le remplacer. »

Et M. Clémenceau (président du conseil) se contenta d'ajouter : « Naturellement » (2).

Etant remonté plus tard à la tribune, M. Barthou revint

(1) Voir les arrêts cités plus haut et notamment celui du 18 novembre 1906, *Dalloz périodique*, année 1907, 1^{re} partie, page 372.

(2) *Journal officiel*, séances du Sénat, année 1909, p. 638.

sur sa déclaration et la précisa en ces termes : « J'ai déjà
« dit à la tribune du Sénat que l'impunité n'est pas assurée
« aux ouvriers et employés de chemins de fer qui se
« mettent en grève, puisque les Compagnies de chemins
« de fer ont contre eux deux moyens ; elles peuvent les
« révoquer et les remplacer.....; en second lieu, il est
« possible que les Compagnies recourent à l'article 1780
« du code civil pour obtenir des dommages-intérêts ».

Telles sont les deux garanties dont disposent les Compagnies contre une grève de leurs employés ; la première, avons-nous vu, ne sera jamais bien sérieuse, la seconde au contraire, nous semble plus que toute sanction pénale de nature à prévenir une grève de ce genre.

Sans doute, la situation d'employé de chemins de fer n'est pas sans quelques inconvénients, mais elle présente en revanche une foule d'avantages (1) qui la font particulièrement rechercher par les gens de la campagne. Ceux-ci habitués au dur métier des champs et à des salaires modiques, s'estiment très heureux quand ils peuvent entrer au service des Compagnies. Aussi nous ne doutons pas, que la crainte de se voir un jour revenir à leur ancien métier ne soit de nature à faire réfléchir ces travailleurs et à les détourner d'un mouvement gréviste.

(1) Parmi ces avantages citons : la circulation gratuite ou à bas prix sur tous les réseaux français, les secours aux familles nombreuses, les secours scolaires, les soins médicaux, fournitures de charbon etc., etc...

Consulter aussi M. Léon de Seilhac, *La grève des cheminots* (octobre 1910), p. 26.

2^o GARANTIES DE DROIT PÉNAL

A défaut de textes précis, le code pénal contient, néanmoins, quelques dispositions punissant de peines correctionnelles et même criminelles des infractions, qui ne sont pas sans présenter quelques analogies avec celles qui peuvent se commettre au cours d'une grève de cheminots.

a) *Délits des fournisseurs et de leurs agents.*

Le législateur, soucieux d'assurer l'exécution complète des services confiés à des particuliers pour le compte des armées de terre ou de mer, a pris soin d'édicter, depuis longtemps déjà, certaines sanctions contre ceux de ces entrepreneurs ou de leurs agents, qui, par leur faute, viendraient à faire manquer ou simplement retarder les services dont ils sont chargés.

L'article 430 du code pénal stipule, en effet, que :
« Tous individus, chargés, comme membres de Com-
« pagnies ou individuellement, d'entreprises ou régies
« pour le compte des armées de terre ou de mer, qui,
« sans avoir été contraints par une force majeure, auront
« fait manquer le service dont ils sont chargés, seront
« punis de la peine de la réclusion et d'une amende qui
« ne pourra excéder le quart des dommages-intérêts,
« ni être au-dessous de 500 francs, le tout sans préjudice
« de peines plus fortes en cas d'intelligence avec
« l'ennemi ».

L'article 431, visant spécialement les agents de ces mêmes fournisseurs, ajoute que : « Lorsque la cessation « du service proviendra du fait des *agents des fournis-* « *seurs* », ces agents seront condamnés aux peines portées par le précédent article.

Enfin, si le service, au lieu d'avoir manqué, n'a été que retardé, l'article 433 stipule que, dans ce cas, « les coupables seront punis d'un emprisonnement de six mois « au moins et de cinq ans au plus et d'une amende qui « ne pourra excéder le quart des dommages-intérêts, ni « être moindre de 100 francs. »

Ces textes s'appliquent certainement aux cheminots, puisque les Compagnies sont constamment engagées dans des marchés administratifs, soit pour l'armée de terre, soit pour l'armée de mer.

Si donc, ces travailleurs faisaient, par suite de leur grève, retarder ou manquer l'un quelconque de ces transports, le gouvernement serait fondé à invoquer contre eux les articles 431 et 432 du code pénal.

C'est d'ailleurs sur ces dispositions que s'appuyait déjà en 1896 M. Cavaignac, ministre de la guerre, pour repousser une proposition de loi de M. Trarieux (1), tendant à interdire le droit de grève aux employés de chemins de fer. « En effet (disait M. Cavaignac), les Compagnies « de chemins de fer sont des entrepreneurs du ministre

(1) On trouvera une analyse de cette proposition un peu plus loin, dans notre chapitre intitulé : *Des propositions de loi tendant à interdire ou à réglementer le droit de grève des cheminots.*

« de la guerre, elles sont liées par des conventions, par
« des contrats permanents d'une durée indéterminée,
« elles sont liées comme leurs agents en tout temps, c'est-
« à-dire en temps de paix comme en temps de guerre » ;
il en concluait finalement que le gouvernement se trou-
vait, dès cette époque, suffisamment armé contre une
grève de cheminots, grâce aux dispositions des articles
431 et 432 du code pénal.

M. Trarieux fit cependant remarquer que, si ces textes
étaient applicables même en temps de paix, ils ne
visaient seulement que les transports en cours de route
et qu'il n'y avait délit que si les employés chargés de
les convoier jusqu'à destination, venaient à désertier
leur poste. « Or, les transports de ce genre (ajoutait
« cet orateur) n'ont pas lieu à tout instant, il s'écoule de
« longues périodes pendant lesquelles il ne s'en effectue
« point » (1).

Cette dernière opinion nous paraît préférable à la
première et cela pour plusieurs raisons :

D'abord, il est évident que les transports destinés aux
arsenaux, aux ports militaires, aux corps de troupes ne
représentent qu'une faible partie des convois qui circu-
lent journellement sur nos voies ferrées.

En second lieu, serait-il réellement possible d'appliquer
les présentes dispositions à tout le personnel d'une Com-
pagnie, sous prétexte que quelques transports militaires

(1) Discours de MM. Cavaignac et Trarieux (séance du Sénat,
4 février 1896).

ont été retardés ? Nous ne le pensons pas. Enfin même, si ces textes devaient être interprétés d'une façon aussi large, il suffirait que les grévistes s'acquittassent consciencieusement de leur service en ce qui concerne ces transports spéciaux, pour pouvoir le refuser quand il s'agit des autres.

En réalité, si M. Cavaignac s'estimait suffisamment armé contre une pareille éventualité, c'est qu'il se plaçait surtout au point de vue de la défense nationale. Aujourd'hui, on ne néglige pas ce côté de la question, mais on ne pense pas moins à la sauvegarde des intérêts économiques de la nation. Aussi, estimons-nous que les articles 431 et 432 du code pénal, applicables seulement dans certains cas particuliers, ne sauraient être considérés comme des armes vraiment efficaces contre une grève de cheminots survenant en temps de paix.

*b) Loi sur la police des chemins de fer
(15 juillet 1845).*

La loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer comporte des sanctions très rigoureuses contre certaines catégories d'agents qui viendraient à abandonner leur poste en cours de service.

Le législateur a pensé, en effet, qu'un tel abandon, surtout de la part des mécaniciens et des garde-freins, pouvait présenter les plus graves dangers pour la sécurité des voyageurs. Aussi l'article 20 de cette loi décide-t-il, que tout mécanicien ou conducteur garde-frein, qui aura

« abandonné son poste pendant la marche du convoi, « sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux « ans ».

Ce texte, quoique rédigé en vue d'une hypothèse tout autre que celle de la grève des cheminots, pourrait cependant, grâce à sa portée générale, s'appliquer à tout mécanicien ou garde-frein qui abandonnerait son poste en cours de service, alors même qu'aucun danger ne serait à craindre, comme cela s'est vu par exemple lors de la dernière grève d'octobre 1910.

Mais cet article, même interprété dans ce sens large, ne vise qu'une faible partie du personnel ; il ne saurait être invoqué contre les chauffeurs, les aiguilleurs et en un mot contre tous ceux dont le concours est indispensable pour la marche des trains. D'ailleurs même, en ce qui concerne les mécaniciens et les garde-freins, ce texte ne s'occupe que des agents en service, il ne dit rien, par contre, de ceux qui, régulièrement désignés pour assurer la relève des précédents, refuseraient de reprendre leur travail ou ne se présenteraient pas.

Il est vrai que l'article 19 de cette même loi stipule, de son côté, que « quiconque, par maladresse, imprudence, « inattention, négligence ou inobservation des lois ou règlements, aura involontairement causé sur un chemin « de fer ou dans les gares ou stations un accident qui « aura occasionné des blessures, sera puni de huit jours « à six mois d'emprisonnement et d'une amende de 50 à « 1.000 francs ».

« Si l'accident a occasionné la mort d'une ou de plusieurs personnes, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans et l'amende de 300 à 3.000 francs ».

Ce texte, sans doute, ne fait plus de distinction entre les différentes catégories de cheminots, mais il ne faut pas perdre de vue non plus que, si des négligences, des manquements aux lois et règlements peuvent être commis en assez grand nombre au cours d'une grève, ces derniers ne sauraient tomber sous le coup de la loi que s'il en est résulté un accident ayant entraîné des blessures ou mort d'homme. En réalité, ces deux dispositions de la loi du 15 juillet 1845, pas plus d'ailleurs que celles des articles 431 et 432 du code pénal, ne nous semblent de nature à arrêter des cheminots réellement désireux de se mettre en grève.

3^o MESURES PRÉVENTIVES

Si le gouvernement et les Compagnies ne trouvent dans le code civil et le code pénal que des garanties vraiment insuffisantes contre la grève des cheminots, il existe cependant d'autres moyens indirects permettant, dans une certaine mesure, de la prévenir, et peut-être même de l'enrayer quand elle a éclaté.

a) *Convocation des subdivisions complémentaires.*

Nous avons vu plus haut, qu'en cas de guerre, les sections techniques des chemins de fer de campagne et leurs sub-

divisions complémentaires se trouvaient mobilisées *ipso facto* par l'ordre de mobilisation. Mais, en dehors de cette hypothèse spéciale, ne pourrait-on pas, dès le temps de paix, convoquer ces mêmes subdivisions pour une période d'exercices et obliger ceux qui les composent à effectuer le travail qu'ils refusent d'accomplir en tant qu'agents des Compagnies ?

Jusqu'en 1910, les cheminots, à l'exception de ceux qui faisaient partie des sections techniques, étaient assujettis, pour leurs périodes militaires, aux dispositions de l'article 41 de la loi du 21 mars 1905 sur le recrutement de l'armée. Or, d'après ce texte, les hommes de la réserve de l'armée active sont tenus, pendant leur temps de service dans ladite réserve, de prendre part à deux manœuvres, chacune d'une durée de quatre semaines. Quant aux hommes de l'armée territoriale, ils sont assujettis à une période d'exercices dont la durée est de deux semaines.

Toutefois, l'article 41 de cette même loi prévoit qu'un certain nombre de fonctionnaires et d'agents désignés au tableau B annexé à la présente loi, pourront être dispensés de ces appels. Comme nous n'y voyons point figurer les employés de chemins de fer, nous en concluons que ces derniers restaient soumis au principe général.

En réalité, jamais ces agents n'étaient appelés à faire de période. Il a fallu que la grève de 1910 prit les proportions que nous savons, pour amener le ministre à rendre les décrets des 11 et 12 octobre 1910 (1).

(1) Voir *supra*.

Jusque là, en effet, le gouvernement ne s'était guère occupé que de l'organisation des *sections techniques*. C'est ainsi qu'un décret en date du 5 février 1889 (1) avait décidé, dans son article 5, que ces sections seraient « en temps « de paix, soumises à des inspections, appels, revues et « réunions d'instruction sur l'ordre du ministre de la « guerre », ces appels, revues ou réunions devant avoir lieu « par section ou subdivisions de sections et non par « classe » (2).

Or, le décret du 16 juillet 1910, portant organisation des *subdivisions complémentaires territoriales*, est venu assimiler les hommes qui en font partie à ceux des sections techniques proprement dites.

D'un autre côté, l'article 34, paragraphe 4, de l'instruction ministérielle du 10 décembre 1909, modifiée par celle du 16 juillet 1910, relative aux subdivisions complémentaires territoriales, stipule que les appels, revues et réunions de ces diverses unités auront lieu « par section, subdivision de section, *subdivision complémentaire territoriale* et non par classe de mobilisation ». Il résulte donc bien de ces deux textes que les agents faisant partie de ces subdivisions complémentaires, se trouvent dès maintenant assujettis, pour tout ce qui con-

(1) *Journal officiel*, année 1889, p. 603 et suivantes.

(2) A rapprocher ce dernier membre de phrase de l'article 40, alinéa 2, de la loi du 21 mars 1905 sur le recrutement de l'armée, qui décide, au contraire, que l'appel de la réserve de l'armée active aura lieu par classe en commençant par la plus ancienne.

cerne leurs périodes militaires, aux mêmes règles que leurs collègues des sections techniques.

Ces appels, d'ailleurs, n'ont pas pour effet d'enlever les employés d'un réseau pour les envoyer sur un autre. Non, dans la plupart des cas, ceux-ci resteront à leur poste. Ils recevront simplement un brassard indiquant le grade auquel correspond dans la hiérarchie militaire leur emploi habituel.

Enfin, d'après l'article 18 de cette même instruction, les employés réservistes toucheront de leur Compagnie, le même traitement, les mêmes accessoires que ceux qu'ils touchent en temps ordinaire et cela, à l'exclusion de toute allocation militaire.

La première application de ces dispositions, qui en a été faite au mois d'octobre 1910, a donné lieu à plusieurs critiques et fait apparaître, en outre, certaines lacunes de la loi du 21 mars 1905.

On a objecté, notamment, qu'aux termes de l'article 40 de cette loi, les convocations de réservistes ne devaient avoir lieu, qu'en vue de « *manœuvres* et d'*exercices* », et non pour remplacer des cheminots grévistes; qu'en agissant ainsi, non seulement le gouvernement commettait une inégalité, mais encore enlevait pratiquement le droit de grève aux travailleurs des chemins de fer (1).

En même temps l'on s'apercevait, non sans surprise,

(1) Opinion citée dans la *Revue de droit public*, année 1910, page 740.

que l'article 85 de cette même loi, accordait un délai de 3 jours pour répondre à l'ordre d'appel, et qu'on n'était considéré comme insoumis que 15 jours après.

Enfin, chose bizarre, du moins en ce qui concerne les agents de chemins de fer, ceux-ci se voyaient convoqués non pas au lieu de leur résidence habituelle, mais à celui de leur tirage au sort, de sorte que tel mécanicien appartenant au dépôt de Lille, par exemple, était convoqué à Bayonne et vice versa.

Malgré tout, cette mesure produisit d'excellents résultats et contribua certainement pour une large part à enrayer le mouvement gréviste de 1910.

Néanmoins, quelques avantages que présente ce procédé pour mettre fin à une grève, celui-ci ne saurait avoir qu'une efficacité très restreinte, puisque les appels de ce genre ne peuvent avoir lieu qu'une fois par an, et ne peuvent dépasser 21 jours au maximum (1).

DÉLITS DE PRESSE

En principe, la grève n'étant plus considérée comme un délit depuis le vote de la loi de 1864, il est loisible à tout individu d'exhorter publiquement les ouvriers à faire grève.

L'article 23 de la loi du 29 juillet 1881 sur la presse

(1) Consulter à ce sujet l'article de M. Crétin intitulé : *Les obligations militaires des cheminots en temps de paix*, qui a paru dans la *Revue politique et parlementaire* de juillet 1911, page 61.

ne punit en effet, comme complices, que ceux qui, par des discours, des écrits ou des affiches, auront amené l'auteur ou les auteurs à commettre un acte réputé *crime* ou *délit*, et lorsque cette provocation aura été suivie d'effet.

Dans notre hypothèse, cette disposition ne permettrait donc de poursuivre que ceux qui, par les procédés ci-dessus indiqués, inciteraient les mécaniciens ou les garde-freins à abandonner leur poste (délit prévu par la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer), ou exhorteraient les cheminots, quels qu'ils soient, à commettre des actes de sabotage.

Toutefois, l'article 25 de la loi de 1881 punit d'un emprisonnement d'un an à six mois et d'une amende de 16 à 100 francs, « toute provocation par l'un des moyens
« énoncés en l'article 23, adressée à des militaires des
« armées de terre ou de mer dans le but de les détour-
« ner de leurs devoirs militaires et de l'obéissance qu'ils
« doivent à leurs chefs, dans tout ce qu'ils leur comman-
« dent ».

Ce texte pourrait s'appliquer notamment à tous ceux qui, par des écrits ou des discours, chercheraient à détourner de leur devoir les militaires chargés d'assurer le service à la place des cheminots grévistes, ou même ces derniers quand ils sont convoqués pour faire une période. Des tentatives de ce genre ont eu lieu, par exemple, lors de la grève de 1910.

En résumé, c'est en vain qu'on chercherait dans nos

codes des dispositions précises permettant de sévir efficacement contre une grève d'employés de chemins de fer.

Cependant, depuis une vingtaine d'années, plusieurs propositions de loi ont été présentées pour remédier à cet état de choses, et c'est à l'étude de ces divers projets que nous allons consacrer notre chapitre V.

CHAPITRE V

Propositions de loi tendant à interdire ou à régler le droit de grève dans l'industrie des chemins de fer.

Les différentes propositions de loi qui ont été présentées au parlement, depuis une vingtaine d'années, relativement au droit de grève des cheminots, peuvent se ramener à deux types bien distincts : d'une part, celles qui ont pour objet de retirer cette prérogative aux employés de chemins de fer et, de l'autre, celles qui se contentent simplement de la réglementer.

SECTION PREMIÈRE. — Propositions de loi tendant à retirer le droit de grève aux employés de chemins de fer.

PROJET DE M. YVES GUYOT (1).

A la suite de la grève de 1891 (2), M. Yves Guyot, ministre des travaux publics, avait préparé, sur les instances de M. de Freycinet, ministre de la guerre, un pro-

(1) Consulter Yves Guyot, *Les chemins de fer et la grève*, p. 18.

(2) V. *supra*, *Mouvement corporatif des cheminots après 1884*.

jet de loi dont l'article 4 était ainsi conçu : « Sera punie
« d'un emprisonnement de six mois à deux ans toute
« personne employée à l'exploitation des chemins de fer
« qui aura refusé de prendre ou aura abandonné son
« poste en dehors des cas prévus par les règlements ».

En même temps, l'article 5 de ce même projet ajoutait que, quiconque bénéficiait « en raison de ses occupa-
« tions » d'une exemption de service militaire, serait,
« en cas de résiliation du louage de service, assujetti
« immédiatement aux obligations de la classe » à laquelle
il appartenait.

Ce projet, qui punissait, en outre, toute excitation à la grève, allait être déposé, quand le ministère, dont faisait partie M. Yves Guyot, fut renversé (1).

PROPOSITION DE MM. MERLIN, CAZOT, DEMOLE (2).

L'idée de retirer le droit de grève aux cheminots fut reprise devant le Sénat trois ans plus tard par MM. Merlin, Cazot, Demole. Ces derniers déposèrent, en effet, le 21 décembre 1894, une proposition de loi tendant à interdire toute coalition de la part des employés et ouvriers

(1) M. Yves Guyot devait déposer son projet dans la séance du 18 février 1892. Mais, dans l'après-midi de ce même jour, le ministère tomba à la suite d'une déclaration d'urgence relative à un projet de loi sur les associations. Consulter Y. Guyot, *Les chemins de fer et la grève*, p. 48.

(2) *Journal officiel*, annexes du Sénat, année 1894, session extraordinaire., p. 347.

des exploitations de l'Etat et des Compagnies de chemins de fer. D'après l'article 1^{er} de ce nouveau projet, « toute « coalition de la part des ouvriers des arsenaux de l'Etat, « des ouvriers et employés des autres exploitations de « l'Etat, des *agents des Compagnies de chemins de fer* « pour faire cesser, suspendre ou empêcher le travail », devait être punie « d'un emprisonnement de six jours à « six mois et d'une amende de 16 à 500 francs », pourvu qu'il y ait eu tentative ou commencement d'exécution. Les chefs ou moteurs auraient été passibles d'une peine de deux à cinq ans de prison.

Enfin, toute provocation à commettre le délit ci-dessus spécifié devait exposer son auteur, d'après l'article 2, à une amende de 100 à 300 francs et à un emprisonnement de trois mois à deux ans.

Nous reviendrons un peu plus loin sur la suite donnée à cette proposition, mais avant nous croyons préférable de dire ici quelques mots d'un autre projet d'initiative gouvernementale, projet qui fut du reste renvoyé à la même commission que celle qui était déjà saisie du texte de M. Merlin.

PROJET DE LOI TRARIEUX (1).

Le 4 mars 1895, M. Trarieux, ministre de la justice, déposait un projet de loi, tendant à modifier les articles 414 et 415 du code pénal, de façon à enlever le droit de

(1) *Journal officiel*, Sénat, débats, année 1895, p. 415 et suivantes.

grève aux travailleurs des services publics auxquels s'appliquaient déjà les dispositions spéciales de l'article 51 de la loi de 1889 sur le recrutement de l'armée.

D'après ce projet, l'article 415 aurait été rédigé de la façon suivante : « Sera puni d'un emprisonnement de six
« jours à deux ans et d'une amende de 15 à 500 francs
« quiconque aura, en dehors des cas prévus par l'article
« précédent, amené ou maintenu, tenté d'amener ou de
« maintenir une cessation concertée de travail, de la part
« des ouvriers ou employés d'un service public, auxquels
« s'appliquent les dispositions spéciales de l'article 51 de
« la loi du 15 juillet 1889 sur le recrutement de l'armée. »

L'article 51, auquel il fait allusion ici, décidait, ainsi que nous l'avons vu plus haut, qu'en cas de mobilisation, les hommes portés sur les tableaux A, B, C annexés à la présente loi resteraient à leur poste au lieu de rejoindre leur corps.

Or, le tableau A comprenait sous la rubrique :

Chemins de fer : 1^o Sections techniques ; — 2^o Personnel de l'exploitation technique ; — 3^o Administration centrale.

Le projet de M. Trarieux aurait donc consisté, à interdire le droit de grève aux agents faisant partie des sections techniques et à tout le personnel de l'exploitation technique, à l'exception de ceux qui n'étaient plus soumis aux obligations militaires, ou qui n'avaient pas encore six mois de services à la Compagnie.

Le 10 juin 1895, M. Demole déposa, au nom de la

Commission chargée d'examiner ces deux propositions (Merlin et Trarieux), un rapport où, après avoir montré les défauts du projet gouvernemental (1), il préconisait l'adoption d'un nouveau texte, faisant tomber expressément sous le coup de la loi tous les ouvriers ou employés des arsenaux de la guerre, de la marine, des manufactures de tabacs, d'allumettes et des Compagnies de chemins de fer.

En somme, la Commission, tout en procédant comme M. Trarieux par voie de modification des articles 414 et 415 du code pénal, proposait de rédiger le nouvel article 415 de la façon suivante : « Sera punie d'un emprisonnement de six jours à six mois et d'une amende de 16 à 500 francs ou de l'une de ces deux peines seulement toute coalition de la part des employés et ouvriers des établissements de la guerre et de la marine, des manufactures d'allumettes, et des agents des Compagnies de chemins de fer, en ce compris les agents non classés, employés à titre permanent, pour faire cesser, suspendre ou empêcher le travail, s'il y a eu tentative ou commencement d'exécution. »

« Les chefs ou moteurs seront punis d'un emprisonnement de deux à cinq ans ».

« Toute provocation publique à commettre le délit ci-dessus spécifié, sera poursuivie devant les tribunaux correctionnels et punie d'un emprisonnement de trois

(1) *Journal officiel*, annexes du Sénat, année 1895, sess. ord., p. 339.

« mois à deux ans et d'une amende de 100 à 300 francs ».

Lors de la discussion de ce texte qui eut lieu le 3 février 1896, M. Cavaignac, ministre de la guerre, s'opposa à son adoption sous prétexte qu'il était inutile et dangereux. A son avis, il n'était nullement besoin de légiférer à nouveau sur cette matière, puisque les articles 431 et 432 du code pénal protégeaient déjà le gouvernement contre une grève semblable (1).

De son côté, M. Bourgeois déclara qu'une telle loi serait non seulement inefficace, mais encore de nature à créer le danger qu'elle avait pour objet de parer. D'après lui, ce qui empêcherait toujours une grève de cheminots de prendre de l'extension, c'est le mouvement de réprobation générale qu'elle ne manquerait pas de susciter dans le pays tout entier. Il comptait enfin sur le zèle et le patriotisme de ces travailleurs pour éviter à la France le retour d'une pareille éventualité.

Cependant, le Sénat, loin de partager l'opinion du gouvernement, finit par voter le texte de la Commission, mais en supprima les dispositions relatives aux ouvriers des manufactures de tabacs et d'allumettes. La Chambre, saisie à son tour de ce projet, ne l'a jamais discuté.

Depuis lors, plusieurs propositions de loi tendant au même but que celles que nous venons d'examiner, ont été soumises au parlement. Mais si ces projets entendent

(1) Quelques jours auparavant, M. Ricard, garde des sceaux du ministère Bourgeois-Cavaignac, avait retiré le projet de son prédécesseur, M. Trarieux.

retirer le droit de grève aux agents des chemins de fer, ils établissent, par contre, certains organes destinés à résoudre pacifiquement les conflits qui pourraient surgir entre les Compagnies et leur personnel ; c'est le cas, par exemple, des propositions de MM. Desplas et Chautard, de M. Reinach, et dans une certaine mesure, de celle de M. Briand.

PROPOSITION DE MM. DESPLAS ET CHAUTARD (1).

Le texte proposé, le 23 mai 1907, par MM. Desplas et Chautard consistait à interdire la grève dans les industries dites « de première nécessité », c'est-à-dire dans celles dont la production ne saurait être interrompue sans compromettre la sécurité publique ou paralyser la vie nationale (2).

L'article 16 de ce projet décidait, en effet, que toute « coalition de la part des ouvriers de ces industries, « pour faire cesser en même temps de travailler, suspendre, enclaver les travaux », serait jugée comme une contravention de simple police et punie des peines portées à l'article 475 du code pénal (3), sans préjudice de l'incapacité prévue à l'article 14 de cette même proposition (4).

(1) *Journal officiel*, annexes de la Chambre, année 1907, sess. ordin., p. 399.

(2) A titre d'exemple MM. Desplas et Chautard citaient notamment les transports en commun.

(3) Cet article punit les coupables d'une amende de 5 à 10 francs.

(4) Cet article 14 édictait une incapacité relative à la représentation du travail pour une durée de 5 ans.

C'étaient là, sans doute, des sanctions bien faibles, mais suffisantes néanmoins pour montrer que ces députés considéraient la grève dans ces industries comme un fait illicite, relevant, par conséquent, du code pénal.

PROPOSITION DE M. REINACH (1).

A la suite de la grève des agents des postes et télégraphes qui eut lieu en mars 1909, M. Th. Reinach déposa, quelques mois plus tard, le 12 juillet 1909, une proposition de loi réprimant sévèrement tout lock-out ou toute grève, survenant dans certains services industriels spécialement désignés (2), et qui n'aurait pas été précédé d'un préavis.

L'article 4 de cette proposition était en effet ainsi conçu :
« Dans les industries et services susdits, la cessation du
« travail, soit de la part des employés, soit de celle des
« employeurs, constitue un délit puni de 20 à 2.000 francs
« d'amende par jour et de six jours à trois mois de pri-
« son ou de l'une de ces deux peines seulement. »

« Si la cessation a été précédée d'un préavis à trois
« mois de date, renouvelé de mois en mois, aucune peine
« ne sera prononcée. »

En imposant ainsi un préavis suffisamment long, M. Reinach voulait permettre aux administrations chargées

(1) *Journal officiel*, Chambres, annexes, année 1909, n° 2691, page 1387.

(2) Parmi ces services, M. Reinach citait, en 1^{er} lieu, les chemins de fer.

de ces services, de prendre toutes leurs dispositions pour en assurer la continuité coûte que coûte.

Mais cette proposition, pas plus d'ailleurs que les précédentes, n'a encore abouti.

PROJETS DE LOI BRIAND.

Lorsque la grève des cheminots d'octobre 1910 fut terminée, la Chambre, sous l'influence de l'opinion publique, n'eut rien de plus pressé que de demander au gouvernement, quelles mesures il comptait prendre à l'avenir pour éviter le retour de pareil événement. Pour répondre à cette préoccupation, M. Briand déposa, le 22 décembre 1910, plusieurs projets de loi, dont deux nous intéressent plus particulièrement.

Ils concernent: 1^o le statut des agents de chemins de fer et le règlement pacifique des différends collectifs relatifs aux intérêts professionnels de ces agents; 2^o la sécurité des trains (1).

a) Projet relatif au règlement pacifique des différends collectifs relatifs aux intérêts professionnels des agents des chemins de fer.

On aurait pu croire, en songeant aux paroles énergiques prononcées par M. Briand dans la fameuse séance du 29

(1) Les deux autres projets s'occupent l'un : de la *Répression du sabotage* et l'autre : *Des conditions de retraite des agents de chemins de fer* (Voir *Journal officiel*, documents parlementaires de la Chambre, session extraordinaire de 1910, p. 2 et suivantes).

octobre 1910, que son projet allait retirer d'une façon très nette le droit de grève aux cheminots, cependant il n'en devait rien être.

Sans doute, M. Briand reconnaît que la cessation concertée du travail de la part des agents de chemins de fer est un fait illicite, mais il a soin d'ajouter, qu'il y a des faits qui sont en eux-mêmes illicites et qui néanmoins ne sauraient donner lieu à aucune sanction pénale.

Aussi le texte proposé par le gouvernement, loin de prohiber la grève des cheminots, se contente-t-il d'imposer à ces travailleurs, en cas de conflit avec leur Compagnie, l'obligation de recourir à la procédure de conciliation et d'arbitrage et de se soumettre à la sentence arbitrale : « Le personnel des réseaux visés par la pré-
« sente loi (dit l'article 21) est tenu d'exécuter dans les
« délais fixés par la sentence arbitrale, les prescrip-
« tions de cette sentence. Faute par un agent ou un
« ouvrier de continuer le travail dans les conditions fixées
« par la sentence, il peut être immédiatement procédé à
« son remplacement dans son emploi, sans l'accomplis-
« sement des formalités que prévoient les règlements en
« vigueur sur les divers réseaux, relativement à la
« révocation, au congédiement ou à la suppression
« d'emploi ».

Cependant, si les employés de chemins de fer conservent ainsi le droit de grève, l'article 22 de ce même projet interdit à toute association, syndicat ou union de syn-

dicats, de provoquer les agents à la grève, soit de la préparer, soit même de l'organiser.

De son côté, l'article 23 stipule que « toute infraction à
« la présente disposition exposera les directeurs ou admi-
« nistrateurs de ces syndicats, à une amende de 50 à 200
« francs et à un emprisonnement de 15 jours à trois
« mois ou à l'une de ces deux peines seulement ».

De plus, si cette infraction « a été commise à l'occasion
« d'un différend susceptible d'être réglé conformément à
« la procédure de conciliation et d'arbitrage prévue par la
« présente loi, et avant que cette procédure ait abouti à
« une solution définitive, elle sera punie d'une amende
« de 100 à 300 francs et d'un emprisonnement de deux
« mois à un an, ou de l'une de ces deux peines seule-
« ment. »

Ces deux textes (art. 22 et 23) ont soulevé plusieurs critiques. On a fait observer notamment qu'il était peu logique de réprimer comme un délit, l'excitation à commettre un acte qui, en lui-même, restait licite.

Mais on a surtout fait remarquer que ces dispositions iraient à l'encontre des droits essentiels reconnus aux syndicats par la loi de 1884.

M. Briand, en effet, a beau affirmer qu'il n'entend porter aucune « atteinte aux libertés syndicales », il n'en est pas moins vrai que si ces deux articles étaient adoptés, une grave atteinte serait portée à la plus importante des prérogatives reconnues aux syndicats, à celle qui est, en quelque sorte, comme leur raison d'être et qu'on désigne

communément sous le nom de *défense des intérêts professionnels*.

En 1884, on affirmait que le droit de coalition n'était rien sans le droit de syndicat; aujourd'hui, en décidant que les associations professionnelles ne pourront plus s'immiscer dans la grève des cheminots, on retirerait à ces travailleurs l'une des prérogatives sans laquelle l'exercice du droit de grève devient impossible.

En réalité, autant vaudrait refuser formellement ce dernier aux employés de chemins de fer, que d'avoir l'air de leur laisser un droit qu'ils ne pourraient plus exercer en fait.

b) *Projet relatif à la sécurité des trains.*

Nous avons vu, dans un chapitre antérieur, que l'article 20 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer interdisait aux mécaniciens et aux garde-freins d'abandonner leur poste pendant la marche du train qui leur était confié.

Mais nous avons eu soin d'observer que ce texte ne saurait s'appliquer aux chauffeurs, aux aiguilleurs, ni à tous ceux, en un mot, qui concourent à la sécurité des trains; que même, en ce qui concerne les premiers, la présente disposition ne visait que les agents déjà en service et non ceux qui, régulièrement désignés pour assurer la relève de leurs camarades, ne se présenteraient pas ou refuseraient de reprendre leur travail.

Pour combler cette lacune, M. Briand propose donc de

modifier l'article 20 de la loi de 1845 de la façon suivante :

Article 20 : « Sera puni d'un emprisonnement de six
« mois à deux ans, tout mécanicien, conducteur, garde-
« frein ou autre agent chargé de conduire ou convoier
« un train, qui aura abandonné son poste en cours de
« service, ainsi que tout agent qui, régulièrement désigné
« pour assurer, en cours de route, la relève d'un agent
« chargé de conduire ou de convoier un train, aura né-
« gligé ou refusé, sans excuse valable, de rejoindre son
« poste ».

« La même peine est applicable à tout aiguilleur pré-
« posé aux signaux ou autre agent de la voie ou de l'ex-
« ploitation, chargé d'un service nécessaire à la sécurité
« des convois en marche, qui aura soit abandonné son
« poste, soit négligé ou refusé, sans excuse valable, de le
« rejoindre ».

Ce texte quoique rédigé en vue d'assurer la sécurité des trains en temps ordinaire, trouverait surtout à s'appliquer en cas de grève. Il pourrait être invoqué, en effet, non seulement contre les mécaniciens ou garde-freins qui refuseraient de terminer leur travail, mais encore contre tous ceux qui, déjà en grève et régulièrement désignés par leurs chefs, refuseraient de relever leurs camarades.

Il suffirait donc que quelques agents assurassent le départ des trains, pour que tous ceux qui sont chargés nor-

malement de les conduire à destination, se vissent enlever, du moins provisoirement, leur droit de grève.

D'autre part, il suffirait que quelques trains circulasent sur les voies pour que tous les aiguilleurs, les préposés aux signaux, fussent tenus de rester à leur poste ou de le rejoindre à l'expiration de leur période de repos.

En résumé, toutes ces dispositions, qu'il s'agisse des articles 22 et 23 du projet relatif au règlement pacifique des conflits ou de celui portant modification de l'article 20 de la loi du 15 juillet 1895, rendraient déjà une grève de cheminots bien difficile à réaliser. Mais, pour la rendre plus rare encore, M. Briand propose de prendre toute une série de mesures destinées à faciliter la solution des conflits qui pourraient surgir entre les Compagnies et leur personnel. Par là, ce projet se rapproche des autres propositions de loi qui ont, elles aussi, le même objet et que nous allons examiner brièvement dans notre section II.

SECTION II. — Propositions de loi tendant à réglementer le droit de grève dans les chemins de fer.

PROJET WALDECK-ROUSSEAU-MILLERAND.

Devant le nombre des grèves sans cesse croissant, le législateur de 1892 avait, par une loi du 27 décembre de la même année, institué une procédure de conciliation et d'arbitrage destinée à faciliter la solution des conflits entre patrons et ouvriers.

Cependant, comme cette loi ne donnait pas tous les résultats qu'on en attendait, plusieurs députés ou sénateurs ont proposé à plusieurs reprises au parlement, de modifier cette législation de façon à la rendre plus acceptable pour les intéressés, et même d'obliger ces derniers à y recourir dans certains cas déterminés (1).

C'est ainsi que, le 15 novembre 1900, MM. Waldeck-Rousseau et Millerand déposèrent un projet de loi (2) qui avait pour objet le règlement amiable des différends relatifs aux conditions du travail.

En principe, ce projet ne devait s'appliquer qu'aux établissements occupant plus de 50 ouvriers et qui l'auraient librement accepté.

Toutefois, l'article 4, paragraphe 2 de ce texte, décidait que, « dans le cahier des charges de toute concession accordée par l'Etat », une clause stipulerait « l'obliga-

(1) Parmi ces diverses propositions, citons : le projet de M. *André Lebou* sur les conseils permanents de conciliation, 8 juillet 1895 ; la proposition de loi de M. *Dejeante* sur l'arbitrage obligatoire, 7 novembre 1895 ; le projet de loi de M. *Mesureur* sur la tentative obligatoire de conciliation, 23 janvier 1896 ; la proposition de loi de M. *Magnien* modifiant la loi du 27 décembre 1892, 19 juin 1899 ; la proposition de loi de M. *Fournière* sur l'arbitrage obligatoire, 15 juin 1900.

(2) Ce projet fut repris par M. Millerand, sous forme de proposition de loi, une première fois le 14 octobre 1902 et une deuxième fois le 12 juin 1906. Voir *Journal officiel*, Documents parlementaires de la Chambre, année 1900, session extraordinaire, annexe n° 1937, p. 58 et suiv. ; année 1902, session extraordinaire, annexe n° 323, p. 75 et suiv. ; année 1906, session ordinaire, annexe n° 14, p. 464 et suiv.

« tion, pour le concessionnaire, d'accepter le recours à
« l'arbitrage ».

Comme les chemins de fer sont concédés par l'Etat il en résulte que le recours à l'arbitrage serait devenu obligatoire pour les Compagnies de chemins de fer.

Seulement et c'est là une remarque importante à faire, cette obligation ne devait s'imposer qu'aux *concessions futures* et non à celles déjà existantes.

Quoi qu'il en soit, voici quelles étaient les principales dispositions de ce projet.

En premier lieu, les ouvriers choisiraient parmi eux des délégués, chargés de présenter aux patrons ou à leurs représentants les réclamations du personnel, et d'essayer de résoudre les difficultés qui pourraient surgir entre celui-ci et ceux-là.

Si l'accord ne pouvait se faire, au lieu de cesser brusquement le travail, on recourrait à la procédure de l'arbitrage.

Article 14 : « Lorsque le chef d'établissement ou son
« préposé n'aura point admis les réclamations du per-
« sonnel présentées par les délégués ouvriers, ceux-ci à
« la demande d'un groupe d'ouvriers ou d'employés,
« devront les remettre formulées par écrit audit chef
« d'établissement ou à son préposé. »

« Dans les quarante-huit heures de la remise le chef
« d'établissement fera parvenir aux ouvriers par l'inter-
« médiaire de leurs délégués, une réponse écrite conte-

« nant, s'il maintient sa décision, le nom des arbitres
« choisis par lui. »

« Passé ce délai, si les arbitres ne sont pas désignés,
« les ouvriers pourront décider la grève. »

« Si le chef d'établissement a désigné des arbitres, les
« ouvriers devront dans les quarante-huit heures sui-
« vantes, faire connaître par leurs délégués le nom de
« leurs arbitres choisis en nombre égal. »

« Si la sentence arbitrale n'a pas été rendue soit par
« les arbitres des deux parties, soit par un arbitre com-
« mun dans les six jours qui ont suivi la désignation de
« leurs arbitres par les ouvriers, ceux-ci pourront décider
« la cessation du travail. »

Mais M. Millerand, tout en proposant ces mesures qu'il croyait de nature à prévenir les grèves, se rendait parfaitement compte, que ces dernières ne disparaîtraient pas pour autant : « Ce serait se leurrer étrangement
« (disait-il) que d'espérer, quels que soient les moyens
« employés pour prévenir les grèves, que ce moyen ne sera
« jamais plus employé. »

Néanmoins, il estimait qu'on pouvait faire précéder la déclaration de grève de formalités telles, qu'elles laisseraient aux parties le temps d'envisager, avec sang froid, toutes les conséquences que peut entraîner une cessation collective du travail : « Il ne faut plus (ajoutait M. Millerand) qu'une décision aussi grave soit prise subitement
« dans un moment d'affolement ou de surexcitation, à la
« suite d'une réunion qui ne renferme souvent que la

« minorité des intéressés ». Aussi demandait-il que la cessation du travail n'eut lieu qu'à la suite d'un vote régulier, réunissant un nombre de « pour » supérieur à la moitié du nombre des suffrages exprimés et au tiers du nombre des ouvriers ayant droit de prendre part au vote. Si cette majorité était obtenue la grève deviendrait obligatoire pour tous.

Cette décision il est vrai ne serait pas irrévocable. Il peut se faire, en effet, que celle-ci ait été prise à la légère, que depuis lors les idées se soient modifiées, que certains grévistes, s'apercevant finalement que leur mouvement n'avait aucune chance d'aboutir, soient venus grossir les rangs de la minorité et transformer cette dernière en une véritable majorité.

Pour permettre à celle-ci de faire prévaloir son avis, M. Millerand proposait donc d'appeler les grévistes à se prononcer, tous les sept jours, sur la continuation de la grève ou la reprise du travail.

D'ailleurs, dès que la cessation du travail serait devenue générale, les sections compétentes du Conseil du travail (1) devraient être saisies d'office des questions faisant l'objet du différend.

(1) Les Conseils du travail, créés en vertu d'un décret du 17 septembre 1900, sont composés, pour moitié de représentants élus des patrons, pour moitié de représentants élus des ouvriers. Leur mission principale est d'éclairer le Gouvernement ainsi que les patrons ou ouvriers sur les conditions réelles et sur les conditions nécessaires du travail, de faciliter les accords syndicaux et les conventions entre les intéressés ; de fournir, en cas de conflit collec-

Quant aux sentences arbitrales, qu'elles soient rendues par ces sections, ou par les premiers arbitres, elles devraient être consignées dans des procès-verbaux et valoir convention entre les parties.

Enfin, la seule sanction encourue par ceux qui n'observeraient pas les présentes dispositions, devait consister dans la perte des droits d'électorat ou d'éligibilité à la représentation du travail pour une période de 3 ans.

Tel était le projet dont devaient s'inspirer la plupart des propositions présentées par la suite relativement au même sujet.

PROPOSITION DE MM. BUISSON, STEEG (1).

La proposition, dont nous venons de nous occuper, avait une portée générale, elle s'appliquait aussi bien aux ouvriers de l'industrie privée qu'à ceux des services publics. Celle de MM. Buisson, Steeg, au contraire, ne visait que les entreprises de travaux, de fournitures ou de *transports en commun*, concédées ou subventionnées par l'Etat, les départements et les communes. Mais, comme celle de M. Millerand, elle *ne devait s'appliquer qu'aux concessions futures* ou aux concessions anciennes dont le

tif, les médiateurs compétents qu'offrent au point de vue judiciaire les bureaux de conciliation prud'homaux ; de suivre enfin et de signaler aux pouvoirs publics les effets produits par la législation protectrice du travail (*Journal officiel* du 18 septembre 1900).

(1) Cette proposition de loi fut déposée le 21 mars 1907. *Journal officiel*, Chambre, annexe, 1907, n° 879, p. 255 et suivantes.

renouvellement aurait lieu postérieurement à la présente loi.

L'article 1^{er} de cette proposition était, en effet, rédigé ainsi qu'il suit : « Dans le cahier des charges de toute entreprise de fournitures ou de transports en commun, « concédée ou subventionnée par l'Etat, les départements et les communes, une clause stipulera, tant pour « le soumissionnaire que pour le personnel d'employés « et ouvriers, en cas de différend relatif aux conditions « du travail, et après épuisement de la procédure de « conciliation prévue par la loi du 27 décembre 1892, « l'obligation de recourir à l'arbitrage... »

Le refus par l'une des parties de se soumettre à la sentence arbitrale devait entraîner, pour le concessionnaire la déchéance de sa concession, et pour l'ouvrier la résiliation de plein droit de son contrat de travail.

Cette proposition fut renvoyée à la même commission que celle de M. Millerand.

PROPOSITION DE MM. DESPLAS ET CHAUTARD (1).

Nous avons vu plus haut, que MM. Desplas et Chautard avaient demandé d'interdire le droit de grève aux ouvriers des industries dites de « première nécessité » et notamment à ceux des transports en commun. Toutefois, pour permettre à ces travailleurs de faire valoir leurs justes revendications, ces auteurs proposaient, à l'exemple

(1) *Journal officiel*, annexes de la Chambre, année 1907, p. 399.

de M. Millerand, d'instituer des conférences périodiques où les délégués du personnel seraient appelés à discuter, avec les patrons ou leurs représentants, les questions d'ordre professionnel.

S'il arrivait que les deux parties ne pussent s'entendre, la demande de l'une et la réponse de l'autre devraient contenir offre et acceptation de l'arbitrage avec indication du nom des arbitres. Cette formalité une fois remplie, l'arbitrage se poursuivrait conformément aux usages ordinaires.

Dans le cas contraire, le juge inviterait les parties à désigner des arbitres et si celles-ci s'y refusaient ou si les arbitres choisis n'avaient pas rendu leur sentence dans un certain délai, le juge saisirait de l'affaire la section compétente du Conseil du travail, et, à défaut de celui-ci, le conseil des prud'hommes.

Dans tous les cas, les sentences arbitrales, dont appel pourrait être porté devant un Conseil supérieur d'arbitrage siégeant à Paris, vaudraient pour une durée maximum d'un an et jouiraient de l'autorité de la chose jugée. Quant à ceux qui refuseraient de s'y soumettre, ils pourraient être condamnés à des dommages-intérêts, et frappés en même temps d'une incapacité relative à la représentation du travail pour une durée de cinq ans.

PROPOSITION DE LA COMMISSION (1).

La commission chargée d'examiner les trois proposi-

(1) *Journal officiel*, Chambre, annexes 1907, n° 1448, page 473.

tions : 1^o Millerand ; 2^o Buisson-Steeg ; 3^o Desplas-Chautard, fit déposer le 27 décembre 1907, par M. Colliard, un rapport concluant à l'adoption de la première d'entre elles, mais en y apportant, toutefois, quelques modifications assez importantes.

Nous avons fait observer, en effet, en étudiant la proposition de M. Millerand, que celui-ci n'entendait imposer l'obligation de recourir à l'arbitrage qu'aux concessionnaires futurs.

Cette limitation parut à la commission présenter certains inconvénients, du moins en ce qui concerne les concessions, au fonctionnement continu desquelles sont attachés de graves intérêts publics, telles que celles des transports en commun.

Elle estima que si l'on était d'avis d'inscrire, dans le cahier des charges des concessions futures, l'obligation de recourir à l'arbitrage, sous prétexte que l'intérêt public se trouverait sérieusement menacé par l'arrêt de leur fonctionnement, les mêmes considérations devaient également s'appliquer aux concessions anciennes.

Aussi le paragraphe 3 de l'article 4 de son texte était-il rédigé de la façon suivante : « Le recours à l'arbitrage, « organisé par la présente loi, sera obligatoire dès sa « promulgation, aux mines, *aux entreprises de transports* « *en commun*, de distribution collective de lumière et de « force motrice qui *ont été* ou seront concédées par « l'Etat ».

Cette proposition, qui aurait eu l'avantage de s'appli-

quer dès aujourd'hui aux employés de chemins de fer, n'a jamais encore été discutée.

PROPOSITION DE M. TH. REINACH (1)

M. Th. Reinach, tout en proposant de retirer le droit de grève aux ouvriers des services publics, tels que celui des chemins de fer, reconnaissait, lui aussi, qu'on ne pouvait équitablement dépouiller ces travailleurs de cette arme, sans leur donner en retour d'autres moyens, pour sauvegarder leurs intérêts professionnels.

Il demandait en conséquence qu'on obligeât les patrons et les ouvriers de ces services, à déférer à un conseil permanent d'arbitrage les conflits, de quelque nature que ce fût, qui pourraient surgir entre eux relativement aux conditions générales et à la rémunération du travail.

Ces conseils devraient être composés, pour un tiers, de représentants élus du personnel, pour un tiers, de représentants des patrons et pour un tiers, de représentants, soit de la magistrature, soit du Conseil d'État, soit même d'une administration non intéressée au conflit.

Enfin, les décisions rendues par ces conseils auraient force de loi pour les parties, et celles-ci seraient tenues de s'y conformer, sous peine d'une amende de 5 à 100 francs, sans préjudice des dommages-intérêts et des sanctions administratives.

Cette proposition, qui offrait, sur les précédentes, l'avan-

(1) Voir *supra*.

tage d'organiser une procédure excessivement simple, se heurtait par contre à une objection très grave; l'État, en obligeant, sous peine d'amende et de dommages-intérêts, les Compagnies à se soumettre aux sentences, n'outrepasse-t-il pas les droits qu'il tient des conventions passées avec ces dernières?

Cette objection pourrait d'ailleurs s'adresser tout aussi bien au projet de M. Briand auquel nous arrivons, et qui prévoit, lui aussi, le recours à la procédure de conciliation et d'arbitrage avec sentence obligatoire.

PROJET DE LOI DE M. BRIAND (1)

Le projet de loi de M. Briand, sur le règlement pacifique des différends collectifs relatifs aux intérêts professionnels des agents de chemins de fer, s'inspire, à la fois, et du projet de M. Millerand (2), et de l'accord intervenu le 6 novembre 1907 entre les principales Compagnies de chemins de fer anglais et leurs employés (3).

Comme eux, en effet, M. Briand propose d'imposer aux Compagnies l'obligation d'établir des conférences périodiques entre les délégués élus de leur personnel et les représentants de la direction.

En cas de désaccord entre les premiers et les seconds, les questions faisant l'objet du différend seraient soumises

(1) Voir *Journal officiel*, Documents parlementaires, session extraordinaire, 1910, p. 3 et suivantes.

(2) Voir *supra*.

(3) Voir *infra*.

à des comités de conciliation régionaux et, en cas d'échec devant ces derniers, à un comité central.

Les *comités régionaux* ne comprendraient que les représentants du personnel et de la direction. M. Briand estime que ces derniers sont mieux placés que quiconque pour apprécier les causes du conflit et résoudre celui-ci au mieux des intérêts de tous.

Il n'en serait plus de même en ce qui concerne les *comités centraux*. Ici, à côté des représentants des Compagnies et de leurs agents, siégerait un ingénieur du contrôle technique, lequel jouerait à peu près le même rôle que celui qui est actuellement dévolu au juge de paix par la loi du 27 décembre 1892.

Ces comités centraux seraient saisis, en principe, de tous les différends qui n'auraient pu être solutionnés par les comités régionaux. Néanmoins, ils pourraient être saisis directement lorsqu'il s'agirait de conflits intéressant l'ensemble des agents d'un ou de plusieurs services d'un même réseau.

Leur sentence devrait être rendue dans le délai de deux mois.

Si la tentative de conciliation échouait devant ce comité central, le différend serait porté devant un *tribunal arbitral* composé de la façon suivante :

1^o Les délégués ouvriers au comité central du service ou des services intéressés désigneraient deux arbitres ;

2^o L'administration du réseau en désignerait de son côté deux autres.

Ces quatre arbitres s'adjoindraient par une décision unanime un ou trois des coarbitres.

S'ils ne pouvaient s'entendre sur le choix de ces derniers, les deux arbitres désignés par les délégués ouvriers choisiraient un coarbitre sur une liste dressée à cet effet. De leur côté, les deux arbitres désignés par l'administration du réseau, choisiraient de la même façon un second coarbitre.

Les deux coarbitres ainsi désignés choisiraient à leur tour un troisième coarbitre, et au cas où ils ne pourraient se mettre d'accord sur le choix de ce septième arbitre, celui-ci serait tiré au sort sur la liste précitée.

Cette liste, sur laquelle ne devraient figurer que des hauts fonctionnaires de l'ordre judiciaire, des membres de l'Académie des sciences morales et politiques, des doyens de facultés de droit, des anciens vice-présidents du Conseil supérieur du travail, serait dressée tous les trois ans par le Sénat et la Chambre des députés.

Le gouvernement a pensé, en effet, qu'il y aurait ainsi grand intérêt à introduire dans le tribunal arbitral un élément tiers, suffisamment indépendant et compétent, dont la mission consisterait à prendre en mains la défense des intérêts de la nation, tout en s'efforçant de trouver une solution qui satisfasse à la fois les deux parties en conflit.

Du reste, M. Briand a pris soin d'ajouter que si la solution proposée par les arbitres engageait les finances de l'Etat ou aggravaait les charges fiscales des Compagnies,

celle-ci devrait être ratifiée par les Chambres dans le premier cas, et, dans le second, indiquer, s'il y a lieu à compensation, jusqu'à quel chiffre, et sous quelle forme.

Enfin, la sentence arbitrale étant obligatoire pour chaque partie, des peines civiles seraient encourues par les Compagnies qui refuseraient de s'y soumettre. Quant aux ouvriers, ils s'exposeraient à se faire révoquer.

Ce projet, qui n'a pas encore été discuté à la Chambre, a été, ainsi que nous le verrons un peu plus tard, fort mal accueilli, non seulement par les Compagnies, mais encore par les cheminots eux-mêmes.

Ayant ainsi terminé l'examen des différentes propositions de loi présentées depuis quelques années au parlement, tant pour interdire que pour réglementer le droit de grève des agents des chemins de fer, il nous reste maintenant à nous prononcer sur celle que nous adoptons.

CHAPITRE VI

Du système qui nous paraît préférable.

De l'étude des différentes propositions de loi à laquelle nous venons de consacrer le chapitre précédent, il résulte que si la très grande majorité des auteurs semble d'accord pour reconnaître l'intérêt qu'il y a à prévenir les grèves dans l'industrie des chemins de fer, il n'en est plus de même quand il s'agit de savoir quelles mesures il conviendrait de prendre pour parvenir à ce résultat. Cependant, à y regarder d'un peu près, trois tendances essentielles semblent ressortir de ces diverses propositions.

I. — *La première* consisterait à *interdire sous peine d'amende et d'emprisonnement, le droit de grève aux employés de chemins de fer, sans même leur accorder la faculté d'obliger leurs Compagnies à s'en remettre, en cas de conflit, à un comité de conciliation et d'arbitrage.*

Cette solution, qui résulte des projets de MM. Y. Guyot, Merlin et Trarieux, a été également adoptée dans plusieurs pays d'Europe.

C'est ainsi qu'en *Russie* (1), un ukase du 2/15 décem-

(1) *Annuaire de la législation du travail*, 1906, page 680. Voir aussi *Bulletin de l'Office international du travail*, 1906, page 60.

bre 1905 punit de huit à seize mois de prison, toute personne qui contribuerait à provoquer ou à maintenir l'état de grève dans l'industrie des chemins de fer.

De plus, les cheminots qui, de leur propre chef et après entente, se mettraient en grève et forceraient en outre leurs camarades à abandonner ou à ne pas reprendre le travail, seraient passibles d'une peine d'emprisonnement pouvant aller de quatre à seize mois.

En *Hollande* (1), une loi du 11 avril 1903 modifiant l'article 358 du code pénal décide que :

« L'agent, ou la personne occupée à un travail continu
« ou temporaire au service public du chemin de fer, ne
« faisant pas partie du personnel d'un chemin de fer, sur
« lequel la vitesse de transport est déterminée, et qui,
« avec dessein, pour occasionner ou pour maintenir
« l'arrêt dans l'exécution d'un service public ou dans le
« trafic du chemin de fer, néglige ou refuse d'exécuter des
« travaux pour lesquels il s'est engagé, sera puni de six
« mois de prison au maximum ou d'une amende ne
« dépassant pas 300 florins (art. 358 *bis*).

« Pour le cas où deux ou plusieurs personnes, grâce à
« un complot, commettraient le délit prévu par le précé-
« dent article, les coupables, ainsi que les meneurs et les
« auteurs du complot, seront condamnés à deux ans de
« prison au maximum (art. 358 *ter*).

« Si le but visé par l'article 358 *bis* est atteint, la
« prison sera appliquée comme suit :

(1) *Bulletin de l'Office du travail*, année 1903, page 517.

« Dans le cas de l'article 358 *bis*, un an au maximum.

« Dans le cas de l'article 358 *ter*, quatre ans au maximum ».

En Roumanie (1), l'article 1^{er} du décret du 19 décembre 1909 interdit à tous les fonctionnaires, artisans, et en général à tous les ouvriers ou salariés de l'Etat, des départements, des communes et des services publics, de se mettre en grève sous peine d'être privés de leur emploi et de perdre en même temps tout droit aux bonifications et retenues versées à leur compte dans les diverses caisses de secours.

II. — *La deuxième tendance*, qui émane des projets de MM. Desplas, Reinach et de M. Briand, *consisterait à refuser le droit de grève aux cheminots, mais à obliger en outre les parties non seulement à se soumettre à la procédure de conciliation et d'arbitrage, mais encore à respecter la sentence arbitrale.*

Ce second système, qui fonctionne depuis 1904 en Australie (2), a été adopté tout récemment en Angle-

(1) Voir *Bulletin de l'Office international du travail*, 1910, p. 527.

(2) Une loi du 15 décembre 1904 interdit à toute personne ou organisation de déclarer un lock-out ou une grève, à propos d'un conflit industriel, sous peine d'une amende de 1.000 livres sterling.

Enfin, cette loi prévoit l'établissement d'une cour fédérale de conciliation et d'arbitrage, dont les sentences sont obligatoires pour une période qui ne peut dépasser cinq ans.

(Pour plus amples détails, voir *Bulletin de l'Office international du travail*, 1905, p. 520 et suivantes).

terre, non par voie législative, il est vrai, mais par voie de convention.

Dans ce dernier pays, en effet, le droit de grève des cheminots se trouve régi, non par un texte législatif, mais par un accord, en date du 6 novembre 1907 (modifié en 1911), intervenu entre les quatre principaux syndicats d'employés de chemins de fer et la plus grande majorité des Compagnies (1).

D'après cette convention, des bureaux de conciliation devaient être organisés sur chaque réseau signataire, pour régler *exclusivement* les questions se rapportant à la durée du travail ou aux salaires, qui leur seraient soumises par les Compagnies ou leur personnel et qui n'auraient pu être tranchées par les voies ordinaires (pétitions ou délégations).

A cet effet, les diverses spécialités devaient être groupées dans chaque réseau en un nombre convenable de sections, chaque section devant posséder un bureau de conciliation élu par le personnel de circonscriptions appelées districts.

Ces bureaux de section devaient donc comprendre, en ce qui concerne le personnel, un ou plusieurs représentants par district (les agents étant seuls électeurs et éligibles), et en ce qui concerne les Compagnies, les directeurs ou des fonctionnaires.

(1) Voir *Labour-Gazette*, année 1907, p. 323.

Voir aussi *Bulletin de l'Office du travail*, année 1912, p. 50 et suivantes.

De plus, chaque bureau devait élire deux secrétaires, mais en ce qui concerne le personnel, *exclusivement* parmi les agents des Compagnies.

Enfin, au-dessus de ces bureaux de section devait fonctionner un bureau central de conciliation comprenant également des représentants des Compagnies et de leurs agents.

La procédure, de son côté, était organisée de la façon suivante :

D'abord, toute demande de modification dans les salaires ou les heures de travail devait être présentée hiérarchiquement.

Si cette demande était repoussée ou ne recevait pas de réponse dans un délai de deux mois, les agents pouvaient porter l'affaire devant le bureau de conciliation de section.

Si ce bureau ne parvenait pas à trancher la difficulté, celle-ci devait être portée devant le bureau central et, en cas d'insuccès, devant un arbitre désigné, soit d'un commun accord par les parties, soit, à défaut d'entente entre ces dernières, par le Speaker de la Chambre des Communes et le Maître des rôles.

Quoi qu'il en soit, les décisions rendues par les bureaux de conciliation ou par l'arbitre devaient être obligatoires pour chaque partie.

Cette convention fut à l'origine très bien accueillie par les agents de chemins de fer ; mais cette attitude ne devait pas tarder à se modifier.

Ils s'aperçurent bien vite que ce système était, en

somme, bien compliqué, ce qui en rendait la procédure beaucoup trop lente.

D'un autre côté, les ouvriers trouvèrent que le champ d'application de cet accord était trop restreint.

Mais, ce que les cheminots anglais reprochaient plus particulièrement à cette convention, c'était de ne pas admettre les « unions » comme intermédiaires officiels entre les Compagnies et leurs employés (1).

Obtenir la revision de l'accord du 6 novembre 1907, telle fut l'origine de la crise de 1911, qui aboutit finalement à la nouvelle convention du 11 décembre 1911.

ACCORD DU 11 DÉCEMBRE 1911 (2).

Avec cette nouvelle convention, la procédure de conciliation et d'arbitrage se trouve considérablement simplifiée ; c'est ainsi que le délai imparti aux Compagnies pour répondre à une demande de leurs employés se trouve réduit de deux mois à 28 jours.

En second lieu, si, dans une première réunion, au sein d'un comité de section, l'entente n'a pu se faire entre les parties en conflit, celles-ci pourront réclamer un second examen au sein de ce comité, mais dans un délai de 15 jours.

(1) Consulter à ce sujet *Bulletin de l'Office du travail*, année 1912, p. 55.

(2) Voir le *Times* du 12 décembre 1911 ; voir aussi la *Revue politique et parlementaire* de janvier 1912 ; voir enfin *Bulletin de l'Office du travail*, année 1912, p. 275 et suiv.

Si l'accord ne peut s'établir, malgré tout, dans cette deuxième réunion, on n'ira plus devant le bureau central de conciliation qui est supprimé, mais le président du comité de section interviendra comme arbitre et tranchera le conflit.

A cet effet, le président du bureau de section devra être élu, par une délégation des représentants ouvriers au bureau de section et par un nombre égal de représentants des Compagnies sur une liste dressée par le Board of Trade. Ce dernier, du reste, désignera lui-même ce président chaque fois que les intéressés n'auront pu s'entendre sur ce choix.

Quant aux sentences arbitrales, elles seront obligatoires pendant deux ans et les conventions conclues au sein des comités pendant un an seulement.

En ce qui concerne la « reconnaissance des trade-unions » le nouvel accord ne donne qu'une demi-satisfaction aux cheminots, en ce sens qu'il leur permet désormais de faire présenter leur cause par un tiers étranger au service, non seulement devant l'arbitre, comme le décidait celui de 1907, mais encore devant le comité de section. Ils pourront dorénavant choisir comme secrétaire de bureau ce défenseur lui-même qui, sauf exception, sera probablement un fonctionnaire de la trade-union.

Enfin, les dispositions de l'accord de 1911 s'étendront aux questions se rapportant aux salaires, aux heures de travail ou au service, mais à l'exception de celles qui ont trait à la direction, à l'administration ou à la discipline.

.

Si nous avons ainsi insisté, d'une façon toute particulière, sur ces deux conventions, c'est 1^o parce qu'elles nous ont paru présenter beaucoup d'analogie avec le système proposé par M. Briand, et 2^o parce que bon nombre des critiques adressées à la première d'entre elles pourraient, croyons-nous, s'adresser avec tout autant de justesse à notre projet gouvernemental.

III. — *La troisième tendance*, enfin, qui se dégage, notamment, de la proposition de M. Millerand, *consisterait à laisser le droit de grève aux cheminots et à leur imposer seulement le recours obligatoire à la procédure de conciliation et d'arbitrage*. C'est cette dernière solution qui a été adoptée en Nouvelle-Zélande depuis 1908 et au Canada depuis 1907.

Dans ce dernier pays, en effet, une loi, en date du 10 juillet 1903 (1), et applicable uniquement aux chemins de fer, décide que, lorsqu'un conflit entre patrons et employés de chemins de fer aura éclaté ou sera sur le point d'éclater, et qu'il sera manifeste pour le ministre que les parties ne peuvent régler ce différend d'une façon convenable, celui-ci devra, soit à la demande de l'une des parties, soit même de son propre chef, établir un comité de conciliation et d'enquête.

(1) Cf. *Bulletin de l'Office international du travail*, 1903, pages 396 et suivantes. — Cf. *Annuaire de la législation du travail*, 1903, page 223.

Ce comité devra comprendre trois personnes, dont l'une sera désignée par les patrons, la seconde par les ouvriers et la troisième par les deux précédentes. Au cas où l'une des parties refuserait de désigner son représentant, celui-ci sera désigné par le ministre.

Le comité de conciliation étant ainsi constitué, doit s'efforcer de concilier les parties et, s'il ne peut y parvenir, il soumettra le différend à un bureau d'arbitres qui pourra être le comité de conciliation lui-même, si les intéressés y consentent, sinon chacun d'eux désignera ses arbitres de la même façon qu'il a désigné ses représentants au comité de conciliation. Le bureau des arbitres une fois constitué devra faire, à son tour, une enquête sur les faits et circonstances qui se rattachent au différend, et délibérer sur ce qu'il conviendrait de faire pour y mettre fin.

Dans tous les cas, les parties restent libres de ne pas exécuter la sentence, à moins qu'elles ne s'y soient engagées par écrit et d'avance.

Enfin, une deuxième loi, en date du 22 mars 1907 (1), ayant pour objet d'étendre les dispositions de la précédente loi à d'autres industries que celle des chemins de fer, interdit désormais, sous peine d'une amende de 10 à 1.000 dollars, aux patrons de déclarer une contre-grève, aux ouvriers de se mettre en grève, à propos d'un diffé-

(1) Le texte de cette loi se trouve dans le *Bulletin de l'Office international du travail*, année 1908, p. 307.

Voir aussi *Revue de l'Institut de droit comparé*, année 1908, p. 137,

rend industriel, avant que ce dernier ait été soumis à un conseil de conciliation ou pendant que se poursuivent les travaux de ce conseil ; soit que ce différend relève de la loi de 1907, soit qu'il relève simplement de celle de 1903.

**

De ces trois systèmes : 1^o *Interdiction* pure et simple du droit de grève ; 2^o *Interdiction du droit de grève* avec procédure de *conciliation* et d'*arbitrage obligatoire* ; 3^o *Maintien du droit de grève* avec *recours seul obligatoire* à la procédure de conciliation et d'arbitrage ; c'est ce dernier que nous adoptons.

Le premier, en effet, en mettant hors du droit commun plus de 300.000 agents, créerait un fâcheux précédent qu'on ne manquerait pas d'invoquer par la suite pour retirer le droit de grève à tous les autres travailleurs qui à un degré quelconque servent l'intérêt public.

On a soutenu, sans doute, à l'appui de cette thèse, que, nul n'étant obligé d'être ouvrier ou employé de chemin de fer, ceux qui entraient au service des Compagnies, connaissaient les conditions qui leur étaient faites, et par conséquent, n'avaient aucune raison de se mettre en grève pour les faire modifier.

Mais cet argument, s'il avait quelque valeur, permettrait d'interdire le droit de coalition, non seulement aux cheminots mais encore à la plupart des travailleurs de l'industrie privée.

En réalité, si la grève est plus insupportable dans les chemins de fer que partout ailleurs, cela tient à ce que cette industrie, étant en quelque sorte comme un monopole entre les mains des Compagnies, il nous est pour ainsi dire impossible de nous procurer par un autre moyen les services énormes que nous lui demandons chaque jour.

Or, s'il en est ainsi, croit-on qu'il suffise d'édicter des sanctions pénales contre les cheminots grévistes pour empêcher ces derniers de recourir à jamais à ce moyen de lutte ? Nous ne le pensons pas, et des hommes, aux opinions plutôt modérées, ne se font d'ailleurs aucune illusion à ce sujet.

M. Colson, par exemple, écrit dans la *Revue politique et parlementaire*, de novembre 1910 (page 359) : « Ce
« n'est pas sur les pénalités encourues par les grévistes
« qu'il faut compter pour empêcher les grèves dans les
« corporations nombreuses, on ne peut pas mettre en
« prison des milliers d'hommes. » Et un peu plus loin il ajoute : « La sanction civile de la révocation sera plus
« efficace que toutes les sanctions pénales contre la
« grève et la prédication de la grève, le jour où les agents
« sauront qu'elle est sérieusement appliquée et défini-
« tive. »

De son côté, M. Berthelemy n'est pas moins hostile à toute idée de sanction pénale : « Réprimer les grévistes,
« frapper d'amende ou de prison des centaines de délin-
« quants, comment cela pourrait-il se faire alors qu'on

« ose à peine aujourd'hui disposer des sanctions que la
« loi civile nous offre (1).....

« Eriger en délit, la désertion des postiers ou des
« cheminots, traduire les grévistes en police correction-
« nelle, ce sont des choses qu'on peut dire, ce ne sont
« pas des actes qu'on peut faire.

« En pratique, on ne parvient que très difficilement à
« réprimer les délits collectifs, ne comptons pas sur le
« droit pénal et ne le modifions pas » (2).

Cette opinion est encore celle de M. de Villebois-
Mareuil : « Il ne faut pas (dit ce dernier) supprimer le
« droit de grève, mais porter un remède à l'abus du droit
« de grève. Nous avons trop souvent en France l'habi-
« tude, en face des excès d'une liberté légitime, de suppri-
« mer purement et simplement cette liberté ; cependant,
« l'abus d'un droit ne saurait justifier la privation de ce
« droit » (3).

Enfin, M. Marlio, dans un rapport présenté par lui sur
cette question, à la Société d'Etudes législatives (3),
s'exprime en ces termes : « Toute législation reposant sur
« le principe de l'interdiction de la grève » aux chemi-
nots « est *a priori* inapplicable. En effet, comme l'a dit
« fort justement M. Ambroise Colin, nous ne sommes

(1) *Revue politique et parlementaire* (janvier 1911, page 17, et mai 1911, page 231).

(2) *Journal officiel*, compte rendu de la séance de la Chambre du 21 novembre 1910.

(3) Consulter *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1912, page 36.

« pas ici dans le domaine de la législation individuelle
« qui régit les contrats passés entre particuliers Nous
« sommes dans le domaine du droit collectif et les
« sanctions individuelles ne sont pas appropriées à un
« conflit collectif. Lorsqu'une rupture du contrat de
« travail est multipliée par cent mille, le problème n'est
« plus le même que lorsqu'il s'agit de la rupture isolée
« d'un contrat. »

Et cet auteur ajoute : « En cas de cessation du travail,
« même avec une législation répressive, il n'y aurait pas
« moins de délinquants que de gendarmes, et il serait
« impossible d'avoir assez de tribunaux, assez de prisons
« pour assurer la répression. »

Devant de telles déclarations, et le mauvais accueil que fit le parlement aux projets de MM. Y. Guyot, Merlin et Trarieux, il semble bien que l'idée de retirer purement et simplement le droit de grève à nos employés de chemins de fer soit de plus en plus abandonnée.

Quant au système préconisé par M. Briand, s'il paraît en apparence aussi anodin que celui de M. Millerand, il est au fond si rigoureux et si compliqué, que les principaux intéressés ne semblent en vouloir à aucun prix.

C'est ainsi que, dans une séance de leur congrès, tenu le 22 janvier 1914, les employés du P.-L.-M. déclarèrent « ne vouloir accepter » un semblable projet, et décidèrent « de mener une action intense » pour empêcher, même par les moyens extrêmes, l'adoption de celui-ci.

Quelque temps plus tard, les congressistes du P.-O.

constataient à leur tour « qu'une loi sur l'arbitrage, im-
« posée dans les termes du projet Briand aux agents des
« chemins de fer, serait la négation absolue des avantages
« accordés aux prolétaires par la loi de 1884 » (1).

Mais, là où nous trouvons le sentiment des cheminots le mieux exprimé sur leur droit de grève et sur le moyen de le régler, c'est dans l'ordre du jour voté le 28 janvier 1911 au congrès des employés de l'État.

Nous y relevons en effet le passage suivant :

« Pour les employés de chemins de fer, le droit de
« grève a été reconnu spécialement, par des faits parle-
« mentaires (2), qui ont consolidé le droit de grève des che-
« minots ».

« Devant les faits d'ordre social, confirmés par les dé-
« cisions parlementaires, les cheminots décident qu'il ne
« peut être porté atteinte à leur droit de grève; que toute
« atteinte à leur droit de grève serait un défi porté à cette
« catégorie de travailleurs et une menace permanente de
« sa suppression pour tous les travailleurs des autres cor-
« porations ».

Enfin, relativement au projet gouvernemental sur l'arbitrage, le même ordre du jour ajoute : « Les conditions
« sont tellement compliquées, comportent de tels rouages,

(1) Cf. *Tribune de la voie ferrée*, 5 février 1911.

(2) Ce membre de phrase fait allusion à la chute du ministère Casimir Périer en 1894, et aux paroles prononcées par M. Barthou à la Chambre des députés lors de la discussion de la loi sur les retraites des agents de chemin de fer (*Voir supra*).

« apportent tant de concours incompetents et inutiles que
« les intéressés ne peuvent prendre au sérieux un tel
« projet ».

Nous retrouvons donc ici un des principaux reproches que les cheminots anglais adressaient à leur accord du 6 novembre 1907 (1).

Cependant, ce n'est pas que ces travailleurs soient hostiles à toute idée de conciliation et d'arbitrage. Ils reconnaissent, au contraire, que des relations entre les représentants des Compagnies et les délégués des organisations syndicales « peuvent amener, par des échanges de vue, les
« employés et ouvriers des chemins de fer à obtenir des améliorations et qu'en cas d'impossibilité d'entente entre ces
« délégués, le cas faisant l'objet du désaccord » pourrait être soumis « à des arbitres nommés par les parties ».

De même, M. Niel, secrétaire administratif du Syndicat national pour le réseau de l'Est, dans un article publié par *l'Information* du 28 janvier 1911, se déclare, lui aussi, partisan de l'arbitrage obligatoire avec sentence facultative. « La sentence arbitrale, dit-il, devrait indiquer dans quel délai ses prescriptions devront être
« exécutées. Si, dans le délai qui précède l'exécution de
« la sentence, l'une des parties déclarait ne pas accepter
« ses prescriptions, chaque partie reprendrait sa liberté
« d'action ; cette liberté comportant pour le personnel
« des chemins de fer le droit de recourir à la grève ».

(1) Voir *supra*.

Toutes ces déclarations prouvent, croyons-nous, suffisamment que, si les cheminots sont décidés à sauvegarder toutes leurs libertés syndicales, ils sont cependant tout disposés à se soumettre à la procédure de conciliation et d'arbitrage pourvu que cette dernière soit organisée d'une façon simple et ne comporte qu'une sentence facultative.

De leur côté, les Compagnies refusent d'accepter un semblable projet, qui porterait une atteinte grave à l'esprit de discipline qui doit régner dans un service aussi minutieux que le leur et serait, en outre, une violation manifeste des droits qu'elles tiennent de leurs conventions avec l'Etat.

Elles se soumettraient à la rigueur à la procédure de conciliation et d'arbitrage, mais ce qu'elles ne veulent plus admettre, c'est que la sentence arbitrale devienne obligatoire dans tous les cas (1).

Or, des trois systèmes précédemment exposés, celui qui semble le mieux répondre au désir des principaux intéressés c'est encore celui de M. Millerand.

Ce dernier, en effet, non seulement laisserait intactes les prérogatives de chaque partie, mais leur donnerait, en outre, certaines garanties qu'elles ne possédaient pas jusqu'ici.

Grâce à l'adoption de ce projet, les Compagnies se ver-

(1) Voir à ce propos les déclarations de M. Heurteau, *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1912, p. 77 et suiv.

raient à l'abri des cessations brusques de travail, puisque leurs ouvriers seraient tenus, en cas de conflit, de discuter avec les représentants de ces dernières et même d'attendre que le tribunal d'arbitrage ait statué pour pouvoir cesser le travail.

D'un autre côté, la sentence arbitrale étant facultative, celle-ci ne porterait atteinte aux droits des Compagnies que si ces dernières voulaient bien l'accepter.

Quant aux cheminots, toutes leurs libertés syndicales seraient respectées ; non seulement ils pourraient faire grève au cas où la sentence arbitrale ne leur conviendrait pas, mais encore leur syndicat pourrait, s'il le jugeait bon, préparer, organiser la grève sans craindre de tomber sous le coup de la loi pénale.

De plus, le recours à l'arbitrage étant obligatoire, ils auraient ainsi une garantie des plus sérieuses contre l'arbitraire des Compagnies.

Toutes ces raisons nous ont donc amenés, finalement, à nous prononcer en faveur de ce dernier projet.

En l'adoptant, on ne parviendrait sans doute pas à supprimer toutes les grèves de cheminots, mais on en préviendrait certainement un très grand nombre. L'exemple que nous donne à ce sujet la loi canadienne est pour nous un précieux encouragement (1).

(1) Le *Courrier Européen*, 1911, a publié, sur les résultats de la loi du 22 mars 1907, une intéressante étude dont nous extrayons les chiffres suivants : de mars 1907 à mars 1909, 55 requêtes ont été

Ces observations générales étant faites, voici comment, suivant nous, devrait être organisée la procédure de conciliation et d'arbitrage dans l'industrie des chemins de fer.

1^o *Conférences périodiques.*

Comme M. Millerand, nous serions d'avis de conserver et même d'imposer à toutes les Compagnies le système des *conférences périodiques*.

Outre qu'elles ont donné d'excellents résultats partout où elles existent (1) déjà, il nous semble que c'est encore dans ces conversations familières, en dehors de tout conflit, qu'il est le plus aisé de prévenir les malentendus et de trancher les menues difficultés professionnelles.

Dans ces conférences, qui auraient lieu quatre fois par an, les représentants des Compagnies et les délégués des ouvriers discuteraient ensemble les questions relatives aux conditions de salaire, de travail ou de service, mais celles-là seulement. Nous estimons, en effet, que tout ce qui concerne la discipline ou l'administration ne saurait donner lieu tout au plus qu'à de simples avis ou échanges de vue.

Les délégués ouvriers seraient élus tous les ans par

présentées, 53 grèves ont été évitées ; en 1909-1910, sur 30 affaires, 26 grèves ont été évitées.

(1) Voir à ce sujet dans le *Bulletin de la Société d'Etudes législatives* de 1912, page 76, les intéressantes déclarations de M. Heurteau, ancien directeur de la Compagnie du P.-O.

l'ensemble des agents, comptant au moins six mois de service à la Compagnie et toutes les mesures devraient être prises pour permettre aux électeurs de voter en toute indépendance.

Les avantages que présenteraient ces délégués permanents, sur les délégués provisoires nommés au moment d'un conflit, sont manifestes.

Ces derniers étant appelés à discuter pour la première fois avec leurs chefs, à un moment où les esprits ne sont guère portés à la conciliation, il est clair que, dans de pareilles conditions, les pourparlers ont peu de chances d'aboutir, et que le moindre incident servira de prétexte aux meneurs pour déclancher la grève.

Il n'en serait plus de même avec des délégués permanents. Ceux-ci, en effet, habitués à se rencontrer avec les représentants des patrons, même en dehors de tout conflit, seraient mieux vus de ces derniers et pourraient en obtenir des avantages que n'obtiendraient pas les premiers.

En second lieu, ils empêcheraient les petits différends de s'envenimer et de prendre des proportions exagérées.

Enfin, grâce à l'expérience et à l'autorité qu'ils acquerraient sur leurs camarades, par l'exercice continu de leurs fonctions, ils pourraient, mieux que quiconque, faire comprendre à leurs compagnons de travail qu'ils doivent quelquefois se montrer plus modérés dans leurs réclamations et savoir, à l'occasion, souscrire aux conditions des Compagnies.

Cependant, pour que ces représentants du personnel puissent rendre tous les services qu'on est en droit d'attendre d'eux, il nous semble que deux conditions seraient nécessaires :

1^o Il faudrait que chaque délégué fut à même de connaître personnellement les questions qu'il aurait à défendre ;

2^o Comme les conditions du travail peuvent varier pour la même catégorie d'ouvriers d'un endroit à un autre, quoique sur le même réseau, chaque délégué remplirait, croyons-nous, d'autant mieux sa mission, qu'il représenterait un groupe d'agents plus restreint, ayant des fonctions analogues aux siennes ou appartenant au même dépôt que lui.

Pour obtenir ce double résultat, dans les grandes gares ou les grands centres, les ouvriers seraient groupés et, par conséquent, représentés par catégorie ; au contraire, dans les petites gares et les petits centres, les ouvriers seraient rattachés à un groupe voisin plus important ou groupés par section de ligne (1).

C'est ainsi, du reste, que cette institution fonctionne en Angleterre et que le demandent de leur côté les représentants de nos Compagnies de chemins de fer.

L'intérêt qu'il y a à limiter ainsi la compétence des délégués ouvriers s'explique très facilement.

(1) Voir dans ce sens *Bulletin de la Société d'Études législatives*, 1912, p. 76 et suivantes.

Il est évident, en effet, que les chefs de service aiment mieux discuter et s'entendent plus aisément avec des ouvriers familiarisés avec les questions qu'ils ont à débattre ; qu'avec des employés étrangers au service, ignorant quelquefois le premier mot de ces questions et qui, la plupart du temps, se présentent à eux avec un mandat impératif.

Néanmoins, ce système de délégués organisé tel que nous venons de le décrire, n'a pas été sans soulever de nombreuses objections.

C'est ainsi que M. Paul Boncour par exemple, craint que cette institution n'aille à l'encontre de l'action syndicale et soit mal accueillie par les ouvriers. « Il y a (fait observer cet auteur) entre l'organisation syndicale et l'organisation des délégués, une antinomie profonde. Il est, en effet, certain que le régime syndical et le régime électoral, sont sur deux plans très différents. Le régime électoral qui donnera aux ouvriers les délégués, leur sera suspect. Car ce qu'ils veulent, c'est le syndicat qui repose sur une autre base que celle de l'élection, puisque c'est une sélection de gens plus ardents que les autres...

« J'ai peur que cette institution des délégués, ne correspondant pas à ce que veulent les ouvriers, ne réussisse pas » (1).

(1) Voir *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, année 1911, p. 346.

En résumé, si nous avons bien compris le sens des paroles de M. Paul Boncour, celui-ci voudrait que les syndicats fussent reconnus par les Compagnies, comme les délégués officiels de leurs agents, d'autant plus que les cheminots eux-mêmes ne demandent que cela.

Certes, il serait peut-être prématuré d'affirmer, que les employés de chemins de fer accepteraient favorablement l'institution de délégués élus par eux.

On pourrait même faire observer que si l'expérience, tentée en ce sens en 1910, a donné d'excellents résultats sur certains réseaux comme sur celui de l'Orléans (1), il n'en a pas été de même dans d'autres Compagnies. Mais cet échec est imputable surtout à l'opposition que n'ont pas manqué de faire les syndicats, pour empêcher une pareille organisation de fonctionner (2).

D'un autre côté, est-il bien certain que les cheminots n'entendent être représentés auprès de leurs Compagnies que par leurs syndicats ?

Nous admettrions encore cette affirmation, s'il était démontré que les ouvriers syndiqués forment dès aujourd'hui la majorité du personnel cheminots ; or, il n'en est rien. Les syndicats ne comprennent encore que la mino-

(1) Dans ce sens, voir *Bulletin de la Société d'Études législatives*, année 1912, p. 76 et suivantes.

(2) En Angleterre, les Trade-Unions firent preuve aussi d'un même sentiment d'hostilité vis-à-vis des délégués institués par l'accord de 1907. Aujourd'hui cette attitude s'est considérablement atténuée surtout depuis qu'elles ont vu les nombreux succès remportés par la plupart de leurs candidats.

rité des agents, minorité agissante sans doute, qui doit même être écoutée, mais qui, ne l'oublions pas non plus, est parfois très autoritaire sinon tyrannique.

Dans ces conditions, n'est-il pas à craindre que cette activité, cette violence n'indisposent les représentants des Compagnies et amènent ces derniers à refuser ce qu'ils auraient peut-être accordé à des hommes plus conciliants ?

D'ailleurs, le système d'élection, que nous proposons à la suite de M. Millerand, ne s'opposerait nullement à ce que les syndicats fissent campagne, pour faire élire comme délégués leurs principaux représentants.

L'exemple que nous donne l'Angleterre à ce sujet est particulièrement typique.

Aussi persistons-nous à croire que, loin de s'exclure, ces deux institutions ne feraient au contraire que se prêter un mutuel appui.

Le fonctionnement des délégués, en obligeant les agents à se grouper, à se réunir pour discuter en commun leurs intérêts corporatifs, développerait en eux l'esprit syndicaliste et, loin d'y porter atteinte, préparerait les voies à l'organisation professionnelle.

La seule modification que cette dernière pourrait peut-être subir c'est qu'au lieu de se restreindre à une minorité d'agents, elle tendrait de plus en plus à embrasser l'ensemble des cheminots.

De son côté, M. Raoul Jay, se plaçant à un point de vue un peu différent de celui auquel se place M. Boncour, vou-

drait que les délégués pussent être choisis en dehors des agents en service, et notamment parmi les secrétaires des syndicats (1).

Il estime, en effet, que les délégués, choisis par les agents actuellement en service, ne présentent pas une indépendance suffisante, leur situation étant en quelque sorte entre les mains de ceux-là mêmes auxquels ils doivent porter les revendications de leurs camarades.

D'ailleurs, même s'ils étaient suffisamment indépendants, une autre question resterait à examiner, à savoir celle de la compétence.

Comment, dit notre savant professeur, vous allez mettre en face des directeurs ou de leurs délégués dont l'intelligence et les capacités sont bien connues, des gens tenus dix heures par jour par leur travail, qui n'auront jamais eu le loisir nécessaire pour étudier ces grandes questions économiques qui dominent la discussion des conditions du travail et qui ne peuvent songer à se tenir au courant de l'état des marchés et de la production.

Et il ajoute, sans doute le secrétaire de syndicat n'aura pas souvent les connaissances d'un directeur mais l'inégalité ici sera moins grande.

Ces derniers, en effet, ayant abandonné leur travail manuel depuis de longues années, peuvent se livrer en toute tranquillité à l'étude de ces différentes questions,

(1) Consulter *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, année 1912, p. 69 et suivantes.

acquérir des connaissances scientifiques, mais surtout une expérience et un tact que ne saurait avoir l'ouvrier qui ne quitte son atelier que pour quelques heures.

Cette objection nous semble beaucoup mieux fondée que celle de M. Paul Boncour.

Cependant le service des chemins de fer nous paraît si complexe, comporte des professions si diverses que nous hésitons, malgré tout, à admettre que les cheminots puissent choisir comme délégués, des hommes qui n'auraient jamais fait partie d'un service dont ils auraient à défendre les intérêts.

Néanmoins, et pour tenir compte des observations très justes présentées par M. Raoul Jay, nous serions d'avis d'autoriser les employés des chemins de fer à choisir leurs délégués parmi d'anciens agents qui, par suite de leur emploi antérieur, seraient à même de comprendre et de discuter en connaissance de cause les intérêts de leurs commettants.

2º Comités de conciliation.

Les comités de conciliation auraient pour objet de résoudre les difficultés qui n'auraient pu être tranchées au cours des conférences périodiques.

Il n'y en aurait qu'un par réseau, mais celui-ci serait divisé en autant de sections qu'il y aurait de catégories distinctes d'ouvriers.

La pratique a démontré, en effet, que la multiplicité des organes de conciliation, loin de présenter des avanta-

ges, ne servait généralement qu'à compliquer la procédure (1).

Ces comités comprendraient donc deux représentants de la Compagnie et deux représentants des ouvriers, désignés suivant les mêmes règles que les délégués ordinaires aux conférences périodiques.

Enfin, à ces quatre représentants serait adjoint un ingénieur du contrôle technique mais avec voix simplement consultative.

Le comité ainsi composé serait saisi par l'une des parties qui joindrait à sa demande un exposé des réclamations faisant l'objet du différend, la réponse écrite de l'autre partie, ainsi que tous les documents de nature à éclairer l'esprit des membres du comité.

Ce dernier, une fois en possession de ces documents, pourrait se livrer à toutes enquêtes qu'il jugerait utiles de faire, chercherait à concilier les parties, et, s'il ne pouvait y parvenir, indiquerait, dans le délai d'un mois au maximum, quelle est la solution qui lui paraît la plus équitable.

3^o *Tribunal d'arbitrage*

Si la solution proposée par le comité de conciliation ne convenait pas à l'une des parties, celle-ci pourrait demander à ce que le différend soit soumis à un tribunal d'arbitrage.

(1) Voir, à ce sujet, *Bulletin de l'Office du travail*, 1912, p. 55 et suivantes.

Quelle serait la composition de ce dernier ?

Jusqu'ici, tant qu'il ne s'était agi que des conférences périodiques ou des comités de conciliation, nous avions laissé, pour ainsi dire, seuls en présence les représentants des Compagnies et ceux de leurs ouvriers

Ici, au contraire, nous serions d'avis de procéder tout autrement et de donner la prépondérance à l'élément tiers. La raison de ce changement tient à ce que, si on laissait les deux parties toujours seules en tête à tête, le conflit risquerait de s'éterniser.

Or, il importe que celui-ci soit tranché dans le plus bref délai possible, si l'on ne veut pas qu'il dégénère en une véritable grève.

L'élément étranger que nous proposons d'introduire dans ce tribunal, n'étant retenu, lui, par aucune considération d'amour-propre, aurait précisément pour mission de faciliter les rapports entre les intéressés, et de trouver un terrain d'entente qui satisfasse à la fois les deux parties en conflit.

D'un autre côté, il nous a semblé que ces tiers chercheraient d'autant mieux à parvenir à ce résultat, qu'eux-mêmes auraient plus à souffrir d'une grève de cheminots.

Enfin, s'il est exact, comme on le répète si souvent, que la grève ne soit, en réalité, qu'une guerre entre patrons et ouvriers, pourquoi ne composerait-on pas de neutres le tribunal chargé de trancher les conflits entre ces deux belligérants, comme l'est celui de La Haye, chargé de trancher les conflits entre nations.

Sans doute, les nations neutres ne sont pas directement mêlées au conflit, et cependant elles ont grand intérêt à prévenir une guerre dont les conséquences fâcheuses pourraient être ressenties, non seulement par les belligérants, mais encore par l'ensemble des autres nations. Or, dans notre hypothèse, les neutres ce sont les voyageurs, les producteurs et les consommateurs.

C'est donc parmi ces derniers que les Compagnies et leurs agents devraient choisir leurs arbitres.

Toutefois, comme il serait à craindre que ces tiers, leur intérêt personnel étant plutôt la continuité des transports que la sauvegarde des intérêts ouvriers, ne prissent plutôt fait et cause pour les Compagnies, les agents auraient la faculté de choisir leurs arbitres parmi ceux qui, d'habitude, sont plus spécialement chargés de prendre leur défense, tels que membres du Conseil supérieur du travail, ingénieurs du contrôle technique, inspecteur du travail, avocat-conseil, etc., etc.

Le gouvernement, enfin, dont les finances sont en quelque sorte solidaires de celles des Compagnies, et qui a, en outre, pour mission d'assurer l'ordre et la sécurité publique dans le pays, devrait avoir aussi son représentant.

Ces observations générales étant faites, voici comment devrait être composé, à notre avis, le tribunal d'arbitrage.

1° Les Compagnies choisiraient deux arbitres, soit parmi les hauts fonctionnaires de la magistrature, les membres de l'Institut, les professeurs des diverses facultés de droit,

soit parmi les industriels, les commerçants ou les agriculteurs.

2^o De leur côté, les employés en choisiraient deux autres, soit parmi les personnes ci-dessus désignées, soit parmi les membres du Conseil supérieur du travail, les ingénieurs du contrôle technique, les inspecteurs du travail, etc., etc.

De plus, chaque partie désignerait, en dehors de ses deux arbitres, un de ses délégués au comité de conciliation précédemment saisi, lesquels auraient spécialement pour mission de soutenir les intérêts de leurs commettants, et d'exposer aux arbitres ce qui a été fait jusque là.

Enfin, le gouvernement, représenté soit par son ministre de l'intérieur, soit par le ministre du travail, soit par un de leurs délégués, aurait d'office la présidence du tribunal d'arbitrage.

Ce dernier, une fois en possession de tous les documents relatifs au différend, procéderait à toutes enquêtes, visites des lieux, etc., qu'il jugerait utiles de faire, et rendrait sa sentence dans le délai maximum de deux mois.

Celle-ci, consignée dans un procès-verbal, serait adressée au ministre du travail, pour être insérée au *Journal officiel* et dans les principaux quotidiens.

Grâce à cette publicité, l'opinion serait mise à même de connaître tous les éléments du conflit, et de voir de quel côté est la mauvaise foi, au cas où l'une des parties refuserait de se soumettre à la sentence arbitrale.

Les Compagnies et leurs agents, en effet, seraient libres

de l'accepter ou non, et les ouvriers, notamment, auraient le droit de recourir à la grève.

Toutefois, cette suspension collective du travail ne pourrait avoir lieu que passé un certain délai, fixé par les arbitres, et pendant lequel chaque partie serait appelée à se prononcer sur la sentence arbitrale.

En réalité, cette dernière ne serait, en quelque sorte, qu'un projet de contrat, proposé aux Compagnies et à leurs agents, et destiné à remplacer celui qui les liait jusque là. Comme il ne s'agirait que d'un projet, chaque contractant serait libre d'y adhérer ou non.

.

En somme, dans toute cette procédure, nous ne voyons rien qui soit de nature à porter atteinte aux droits respectifs de chaque partie. Si la sentence, en effet, venait à prévoir certaines modifications au contrat ancien, celles-ci du moins ne deviendraient exécutoires qu'après avoir été longuement discutées et acceptées par les Compagnies et leurs ouvriers.

Enfin, si l'un des contractants se trouvait par trop lésé par la sentence, il aurait encore la ressource de se soustraire à ses obligations en s'en remettant finalement au jugement de l'opinion publique.

Cette dernière, en effet, grâce au développement de la presse qui la tient constamment au courant, exerce aujourd'hui une influence incontestable.

Les ouvriers eux-mêmes sont les premiers à reconnaî-

tre qu'une grève qui n'a pas pour elle l'opinion publique est vouée d'avance à un échec certain.

Le public, sans doute, ne s'intéresse guère aux grèves qui surgissent dans l'industrie privée pour l'excellente raison qu'il n'en souffre pas directement. Il se rend bien compte que le prix des marchandises augmente, mais comme ce renchérissement ne se produit que petit à petit, il le subit sans trop se plaindre.

Il en est tout autrement quand il s'agit d'une grève survenant dans un service public, aussi important que celui des chemins de fer. Ici c'est la nation toute entière qui se trouve atteinte; non seulement il se produit un renchérissement des denrées, mais encore de ce que la matière première vient à faire subitement défaut, un grand nombre d'industries se voient réduites au chômage.

Ce détail, les cheminots ne l'ignorent pas et c'est pourquoi nous estimons avec M. Millerand, que la crainte de s'attirer la réprobation publique ferait réfléchir à deux fois, ceux de ces travailleurs qui auraient l'intention de se soustraire à la sentence arbitrale, ou de se mettre en grève, avant que la procédure de conciliation et d'arbitrage n'ait été engagée ou n'ait encore abouti.

CONCLUSION

Au point où nous en sommes arrivé de notre étude sur les grèves des employés de chemins de fer, il ne nous reste plus maintenant qu'à en résumer dans un dernier chapitre les points essentiels.

Nous avons montré, tout d'abord, comment, après avoir été longtemps interdit en France, le droit de grève avait été finalement reconnu à tous les travailleurs sans distinction aucune.

Nous avons vu, en second lieu, quel usage les cheminots avaient fait de cette prérogative et de son complément naturel le droit de syndicat.

Dans un chapitre troisième, nous nous sommes efforcé d'indiquer les nombreux dangers que présentait une grève de cette nature, tant au point de vue de la défense que de l'existence nationale.

Nous avons alors passé en revue les principaux textes législatifs permettant dès aujourd'hui au Gouvernement et aux Compagnies de se défendre contre une pareille éventualité.

Cependant, comme ces mesures nous paraissaient insuffisantes, nous avons été amené à examiner briève-

ment les différentes propositions de loi présentées au parlement, depuis une vingtaine d'années, pour remédier à cet état de choses, les unes en demandant l'interdiction absolue du droit de grève aux cheminots, les autres en demandant simplement de le réglementer.

Nous nous sommes nettement prononcé contre les premières, parce qu'elles porteraient une atteinte grave aux droits de toute une catégorie de travailleurs et qu'elles constitueraient en outre un précédent qu'on ne manquerait pas d'invoquer par la suite pour retirer le droit de coalition à bon nombre d'autres professions.

A ces propositions, nous avons préféré les secondes qui, tout en sauvegardant les intérêts des Compagnies et de leurs agents, donneraient à ceux-ci le moyen de faire aboutir leurs revendications aussi sûrement qu'avec la grève.

Toutefois, parmi ces dernières, celle de M. Millerand nous a paru, mieux que toute autre, répondre au problème que nous nous étions posé au début de cette étude. Comme lui, en effet, nous avons proposé de rendre obligatoires, sur tous les réseaux, l'institution des délégués ouvriers et le recours, en cas de conflit, à la procédure de conciliation et d'arbitrage.

Mais ces deux conditions étant remplies, nous avons reconnu à chaque partie le droit de se soustraire à la sentence arbitrale, et notamment aux ouvriers celui de recourir à la grève.

Ce système, qui a donné d'excellents résultats à l'étran-

ger, serait, croyons-nous, facilement accepté par les intéressés, puisque ces derniers semblent l'avoir préconisé dans différentes circonstances.

Et de même qu'entre nations, l'usage tend de plus en plus à s'établir, de régler à l'amiable les conflits qui jadis ne se résolvaient que par des guerres ruineuses, de même conviendrait-il sur le terrain économique, de substituer l'usage des conversations et des discussions amiables, à ce moyen de lutte toujours néfaste qu'est la grève.

Celle-ci, en effet, quelle que soit son issue, laisse toujours après elle des ferments de haine ou de défiance, qui sont pour ainsi dire des germes permanents de nouveaux désaccords et de nouveaux conflits.

Les dispositions que nous proposons d'adopter auraient précisément pour résultat, en habituant les directeurs et les agents à discuter ensemble, en dehors de tout conflit, les questions d'ordre professionnel, d'effacer ou tout au moins d'atténuer cet esprit d'antagonisme, qui sépare malheureusement trop, aujourd'hui encore, le capital et le travail, le patron et l'ouvrier.

Toutefois, nous pensons que ces discussions pacifiques ne sauraient produire tout leur effet, que si les deux parties en présence peuvent les soutenir dans des conditions d'indépendance à peu près égales. Or, il nous a semblé que cette égalité ne serait vraiment réalisée que si l'on permettait aux employés de chemins de fer d'opposer, à la force morale et financière que représentent les Com-

pagnies, cette arme redoutable qu'ils tiennent de la loi elle-même et qui n'est autre que le droit de grève.

Nous inspirant enfin de l'adage, qui dit que « mieux vaut prévenir que sévir », nous terminerons donc cette étude, en demandant aux pouvoirs publics de chercher à prévenir la grève des cheminots, mais non de l'interdire.

Vu :

Le Doyen,

P. CAUWÈS.

Vu :

Le Président de la thèse,

RAOUL JAY.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,

Pour le Vice-Recteur :

ISTRIA.

BIBLIOGRAPHIE

Périodiques.

Le Moniteur Universel, années 1848 et 1868.

La Gazette des Tribunaux, année 1848.

La Tribune de la Voie ferrée, années 1898 et 1911.

Le Journal des Débats, année 1910.

Le Temps, années 1898, 1901 et 1910.

L'Humanité, année 1904.

L'Information, année 1911.

Le Courrier Européen, année 1911.

The Times, année 1911.

The Labour Gazette, année 1907.

Le Journal officiel, années 1889-1900-1909.

Séances du Sénat, années 1895-1896-1909.

Annexes du Sénat, années 1894 et 1895.

Séances de la Chambre, année 1910.

Annexes de la Chambre, années 1900-1902-1903-1906-1907-1909-1910.

Jurisprudence générale (Dalloz), années 1866-1873-1874-1875-1902-1904-1907-1911.

Recueil des lois et des décrets (Sirey), années 1892 et 1898.

Annuaire de la Législation du Travail, années 1903, 1906 et 1910.

Bulletin de l'Office du Travail, années 1903 et 1912.

Bulletin des Chemins de fer, par Lamé-Fleury, années 1889-1895-1899-1902 et 1903.

Bulletin de la Société d'Études législatives, années 1911 et 1912.

Bulletin de l'Office international du Travail, années 1903-1905-1906 et 1910.

Revue politique et parlementaire, années 1910-1911-1912.

Revue de droit public, année 1910.

Revue de Paris, année 1906.

Revue Socialiste, année 1910.

Revue de l'Institut de droit comparé, année 1908.

L'Economiste Français, année 1910.

Le Mouvement Social, année 1911.

Ouvrages divers.

BOURGUIN. — *De l'application des lois ouvrières aux ouvriers et employés de l'Etat*.

L. DESVEAUX. — *Les coalitions dans le personnel des chemins de fer* (thèse de Paris, 1899).

GANZONI. — *Le droit de grève et le contrat de travail* (thèse de Paris, 1911)

YVES GUYOT. — *Les chemins de fer et la grève* (Paris, 1910).

RAOUL JAY. — *Cours de Législation industrielle* (1908-1909).

L. DE SEILHAC. — *La grève des cheminots* (Paris, 1911).

EMILE LEVASSEUR. — *Histoire des classes ouvrières* (Paris, 1904)

Le droit de grève (Recueil de conférences faites à l'Ecole des hautes études sociales en 1906-1907, par MM. Ch. Gide, H. Berthelmy, P. Bureau, A. Keufer, C. Perreau, Ch. Piquemard, A.-E. Sayous, F. Fagnot, E. Vandervelde (Paris, 1909).

Office du travail. — *Associations professionnelles*, tome IV (Paris, 1904).

Compte rendu du 8^e Congrès national corporatif (Paris, 1896).

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
 CHAPITRE PREMIER. — Evolution du droit de grève en	
France de 1789 à 1864	5
1° Période antérieure à 1789.	5
2° Décret du 17 mars 1791.	6
3° Loi Chapelier, 17 juin 1791	7
4° Loi du 22 germinal de l'an XI	9
5° Code pénal de 1810.	10
6° Loi du 27 novembre 1849.	12
7° Loi du 25 mai 1864.	15
 CHAPITRE II. — Le mouvement corporatif des agents de	
chemins de fer de 1848 à 1910	19
SECTION PREMIÈRE. — Période antérieure à 1884	19
1° Les grèves de 1848	19
2° Nouvelle agitation à partir de 1864.	21
3° Agitation des mécaniciens après 1871.	22
4° La jurisprudence et les agents de chemins de fer (1871-1872).	25
SECTION II. — Loi du 21 mars 1884 et les agents de che- mins de fer	27
1° La loi du 21 mars 1884	27
2° Les principaux syndicats d'employés de chemins de fer	30
3° Le droit de syndicat et les agents de chemins de fer.	33
a) Agents des Compagnies	37

b) Agents du réseau de l'Etat	40
SECTION III. — <i>Période postérieure à 1884</i>	47
1° Grève de 1891	47
2° Tentative de grève générale, 1898	49
3° Grève des chemins de fer Corses, 1901	52
4° Grève d'octobre 1910.	53
CHAPITRE III. — Considérations générales sur les grèves	
dans les chemins de fer	63
1° Au point de vue économique.	63
2° Au point de vue de la défense nationale.	65
CHAPITRE IV. — Les grèves dans les chemins de fer et la	
législation actuelle	68
SECTION PREMIÈRE. — <i>Temps de guerre</i>	68
SECTION II. — <i>Temps de paix</i>	74
1° Dispositions de droit civil	74
2° Dispositions de droit pénal	81
3° Mesures préventives.	86
CHAPITRE V. — Propositions de loi tendant à interdire ou	
à réglementer le droit de grève dans les chemins de fer	93
SECTION PREMIÈRE. — <i>Propositions tendant à interdire le</i>	
<i>droit de grève</i>	93
1° Proposition Yves Guyot.	93
2° Proposition Merlin-Cazot-Demole.	94
3° Projet Trarieux.	95
4° Proposition Desplas-Chautard.	99
5° Proposition Th. Reinach.	100
6° Projets Briand	101
SECTION II. — <i>Propositions tendant à réglementer le droit</i>	
<i>de grève</i>	106
1° Proposition Millerand.	106
2° Proposition Buisson-Steeg.	111
3° Proposition Desplas-Chautard.	112

4 ^o Proposition de la Commission.	113
5 ^o Proposition Th. Reinach.	115
6 ^o Projets Briand	116
CHAPITRE VI. — Du système qui nous paraît préférable	120
1 ^o Adoption du système préconisé par M. Millerand	129
2 ^o Comment devrait être organisée la procédure de concilia- tion et d'arbitrage	137
a) Conférences périodiques	137
b) Comités de conciliation.	144
c) Tribunal arbitral. — Sentence facultative.	145
CONCLUSION	151
BIBLIOGRAPHIE	155

La Rochelle, Imprimerie Nouvelle Noël Texier.

L Rochelle, Imprimerie Nouvelle Noël Texier.
